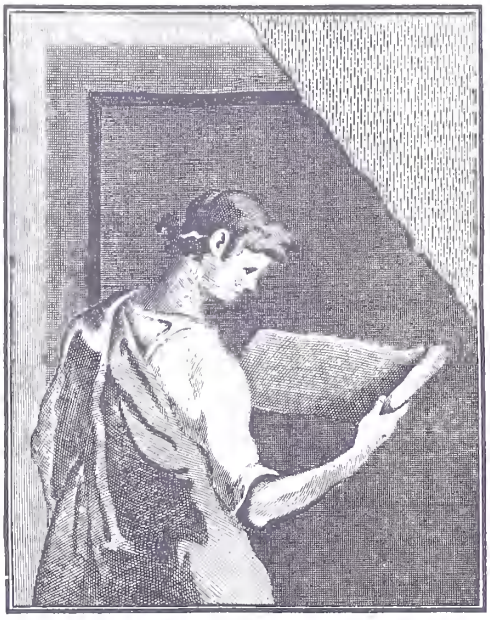
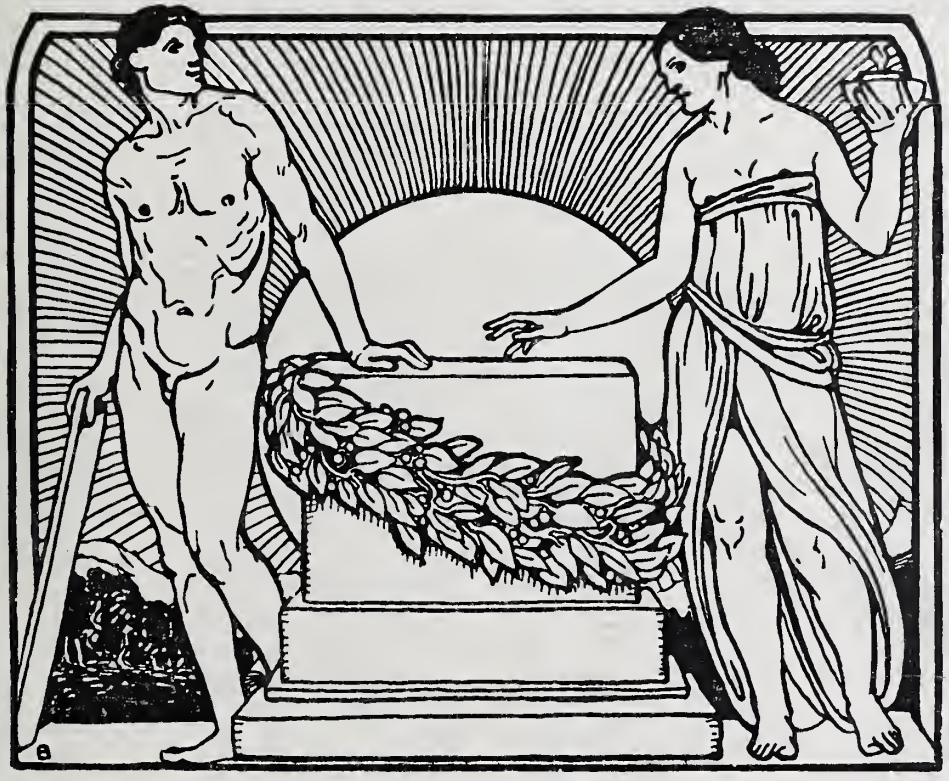


THE GETTY CENTER LIBRARY

Digitized by the Internet Archive
in 2018 with funding from
Getty Research Institute

https://archive.org/details/deutschebauzeitu1909unse

DEUTSCHE BAU-ZEITUNG



ORGAN DES

VERBANDES DEUTSCHER ARCHITEKTEN- U. INGENIEUR-VEREINE

REDAKTEURE: ALBERT HOFMANN UND FRITZ EISELEN.

DREIUNDVIERZIGSTER JAHRGANG.

1909.

ERSTER HALBBAND JANUAR-JUNI.

BERLIN, VERL. DEUTSCHE BAUZEITUNG, G. m. b. H.

BÜRCK

Bibliothek der Königl. Regierung zu ERFURT

O 12 / 8

THE GETTY CENTER
LIBRARY

Inhalts-Verzeichnis, Orts- und Sachregister zum XLIII. Jahrgang 1909 der „Deutschen Bauzeitung", I. Halbband, Januar–Juni.

(Den mit * bezeichneten Aufsätzen sind Abbildungen beigefügt.)

Seite

Adler. Gedenkfeier . . . 263
Afrika-Südwest. Eisenb. Lüderitzbucht—Keetmannshoop 138
— Reisebericht von Geh. Ob.-Baurat Schmick 175
Akademie der Künste in Berlin. Neue Mitgl. . . 132
— des Bauwesens in Berlin 168
Aksum, wissenschaftlich-archäologische Expedition 331
Akustik, aus der Praxis der Raum-. . . 98 (Unger) 107
Amerika. Elektr. Hauptbahnen 262
Apulien. Wasserversorgungs-Anlage 194, 206
Arabien. Hedschasbahn Damaskus—Mekka 44
Architekten-Kammern (Boethke) 58, 66, 77, 86, 175, 179
— und die „Schmiergelder" 226
— Stellung der A. u. Ingenieure in den öffentl. u. privaten Verwaltungen (Denkschrift) . . . 238, 288
— die wirtschaftl. Lage der A. in Frankfurt a. M. . . 256
— Wertschätzung der Arbeit des (Arnsberg) 348
Architektur-Abt. a. d. städt. Kunstgewerbe-Schule in Düsseldorf 44
Assur. Ausgrabungen der Orient-Gesellschaft . . . 110
Ausgrabungen in Assur (Assyrien) 110
— in Aksum (Aethiopien) . 331
Ausstellungen von Ortsgruppen des „Bundes deutscher Architekten". (Frankfurt a. M.—Kiel—Mannheim). 297* 319
— Buenos-Aires (Argentinien). Eisenb.- und Verkehrsmittel-A. 178
— Darmstadt. Arbeiten d. großh keramischen Manufaktur auf der hess. Landes-A. 1908 . . . . . 45*
— — Bauausstellung . . . 240
— Frankfurt a. M., Festhalle . . . 275*, 283*, 305*
— Hannover, A. d. künstler. Nachlasses von Hub. Stier 336
— München 1908 . 135*, 240
— Venedig. VIII. Internat. Kunst-A. 263
Auszeichnung. Dr.-Ing. Stübben, Ehrenmitgl. des Architectural Institute of Canada 251
— Goldene Medaille der X. internat. Kunstausstellung München an Arch. Frz. Brantzky in Cöln a. Rh. 356

Bade-Anlagen zu Nauheim und ein Schmuckhof der großh. hess. keramischen Manufaktur 45*
— Brause- u Wannenbad in München-Giesing . 133*, 141*
Baden. Förderung der künstlerischen Bauweise . . . 271
Bahnhof-Neubauten in Leipzig 257*, 267*, 290*
— -Hochbauten i. Plochingen 261
— Vohwinkel, Umgestaltung 226
— Abbruch einer weitgespannten eisern. B.-Halle in New York 30*
Bamberg. Bedrohung des Stadtbildes 92
Bankgebäude, Landes-Hypotheken-B. in Darmstadt 158
Baracken, System Döcker, 25jähr. Jubiläum . . . 327
Baubeamte. Stimmrecht d. Stadtbauinsp. in den Baudeputationen in Berlin . 300
Baudenkmäler. Erhaltung der alten B. in Frankreich 140
— Erhaltung d. Schönhofes in Görlitz 171, 251
Bauforderungen. Gesetzentwurf über die Sicherung der B. 35 (Goldschmidt) 78
Baukonstruktionen. Begriff und Verwendung massiver, feuerfester, feuersicherer, unverbrennlicher und glutsicherer K. . . 166
— Freitragendes Hallendach in Holzkonstruktion von 26 m Stützweite . . . 234*
— Deckenkonstruktionen aus plastischem Glas . . 333*
Baukunst. Förderung der künstlerischen Bauweise in Baden 271
Bauordnung. Oberverwaltungsgerichts-Entscheidg. betr. Beseitigung v. Hofüberdachungen 322
Baustein. Trachit-Tuff des bayerischen Rieses . . . 208
Bauweise, heimische im Kreise Tondern 144
Bayern. Niederbayerische Kloster-Kirchen . . 208, 251
— Trachit-Tuff des bayer. Rieses als Baustein . . 208
— 19. Versammlung des Vereins zur Hebung der Fluß- und Kanal-Schiffahrt in Kitzingen 272, 327
Bebauungspläne und Baukunst in d. Vororten (Wehl) 175
— Neuzeitliche Anforderungen an B. u. Bauordnung (Eberstadt) 251
— Ein neuer Stadtbauplan für Rom 189*
— Der Städtebau in d. Kunstgeschichte (Brinckmann) 102*
— Altes Torhaus u. moderner Baublock 159
— Schwinden der Schönheit von Paris 179
Berlin. Akademie d. Künste, neue Mitgl. 132
— Akademie des Bauwesens 168
— Techn. Hochschule. Lehrfach f. Backsteinbau (Stiehl) 100
— — Schäfer-Büste . . 262, 300
— — Adler-Gedenkfeier . . 263
— Stadtbrt. Krause, Vorsitz. d. Tiefbaudeputation . . 88
— Stimmrecht der Stadtbauinspektoren in den Baudeputationen 300
— Westhafen der Stadt . . 140
— Desgl. u. Osthafen . . . 200
Berlins Vororte. Künstlerischer Einfluß auf die Bautätigkeit (Stiehl) . . 77
— Bebauungspläne und Baukunst (Wehl) 175
— Die Schnellbahnfrage 178, 319
Bismarck-National-Denkmal am Rhein 172
Bonn. Klubhaus d. Eisklubs 161*
Boswau & Knauer, Industriebetrieb der Baukunst 252
Bremen. Meisterkurse in heimischer Bauweise . . . 140
Breslau. Schlesische Gesellschaft für vaterländische Kultur 44
— Hochwasserschutz (Wannovius) 46*, 54*
Briefkasten der D. Bauztg., Benutzung 32, 180
Brücken-Bauwerke, Belastungs- u. Bruchversuche (Gehler) 215
Brücken-Bauwerke. Neubau der Charlottenburger Br. . . . 246*, 253*, 273*
— Hilfsbrücke beim Bau der Augustus-Br. in Dresden 161*
— Verbreiterung d. Wilhelms-Br. in Frankfurt a. M. . 207
— Umbau der Eisenbahnbr. bei Großhesselohe . . . 243
Brunnen. Zierbrunnen im Schmuckhof von Bad Nauheim 49*
Brynnek-Siemianowitz, Schloß des Grafen Henckel von Donnersmarck in Schlesien 201*, 209*, 221*, 229*
Buenos-Aires. Eisenbahn- und Verkehrsmittel-Ausstellung 178
Bürgerhaus. Sammlung des deutschen 178
— Desgl. in d. Schweiz 225*, 264

Charlottenburg. Neubau der Brücke am Tiergarten 246*, 253*, 273*
China. Eine deutsche Eisenbahn im Inneren . . 356*
Chinesische Dachformen . 243

Dachformen, chinesische . 243
Danzig. Techn. Hochschule, Ehrendoktor Prof. Dr. Seibt 348
Darmstadt. 38. Abgeordneten-Vers. des Verbandes 245 (Progr.) 301
— Arbeiten der großh. keramischen Manufaktur auf der hess. Landes-Ausstellung 1908 . . . . . 45*
— Bauausstellung 240
— Landes-Hypothekenbank 158
— Stadthaus Dr. Merck 113*, 121*
Deckenkonstruktionen aus „plastisch. Glas" (Luxfer-Prismen). 333*
Denkmalpflege-Tag in Lübeck 136
— in Trier 271
— und moderne Kunst (Blunck) 312
— Denkmäler in Aksum Aethiopien) 331
— Erhaltung der alten Baudenkmäler in Frankreich 140
Denkmal. Bismarck-National-D. am Rhein . . . 172
— Schäfer-Büste f. d. techn. Hochschule in Berlin 262, 300
— Grabd. für Geh. Hofrat Prof. Weißbach i. Dresden 187
Deutsches Reich. Sammlg. des Bürgerhauses . . . 178
Döcker'sche Baracken, 25jähr. Jubiläum 327
Dortmund, Versich.-Gesellschaft „Nordstern" . . 265*
Dresden. Stadtbrts.-Stelle für Tiefbau 144
— Hilfsbrücke beim Bau der Augustus-Brücke. . . 161*
— Villa G. in Dr.-Neustadt 237*
— Grabdenkmal f. Geh. Hofrat Prof. Weißbach . . . 187
— Warenhaus Bernhardt . . 251
Düsseldorf. Arch.-Abt. an der städt. Kunstgewerbe-Schule 44
— Baupolizeiordnung . . . 346
Duisburg-Ruhrort, Ausbau des Hafens . . . 329*, 341*

Ehrendoktoren deutscher Techn. Hochschulen 120, 132, 288, 348
Ehrenmitglieder des Arch.-Vereins in Berlin . . . 296
Eisenbahn-Anleihegesetz d. preuß. Staates 200
Eisenbahnen im Kriege . 174
— elektr. Bahnen i. d. Schweiz 176
— „Städtebahnen" (Blum) . 296
— deutsche E. im Inneren Chinas 356*
— zweigleisiger Ausbau der sibirischen E. 27
— Hedschasbahn Damaskus-Mekka 44
— Bahn Lüderitzbucht-Keetmannshoop in Südwest-Afrika. 138
— Bericht George Stephenson: ob stationäre Maschinen oder Lokomotiven für den Betrieb zweckmässiger sind 352
Eisenbeton. Aesthetische Durchbildung d. E.-Bauwerke 318
— Bauunfälle an Getreidesilos 146*
— Uferschälung im Duisburger Hafen 342*
Eisenkonstruktion. Ausstellungs- und Festhalle in Frankfurt a. M. 275*, 283*, 305*
— Luftschiff-Bauhalle Zeppelin's in Friedrichshafen 62*, 73*, 89*, 114*
— im Stadttheater in Kiel 93*, 101*, 125*
— Abbruch einer weitgespannten Bahnhofshalle in New York 30*
Eisklub in Bonn, Klubhaus 161*
Elbe-Regulierungs-Vertrag zw. Preußen u. Hamburg 153*, 169
— -Hochwasser vom Februar 1909 . . , . 278, 286*, 295
Elberfeld. Kanalisation nach dem Trennsystem . . . 355
Elektrischer Schnellverkehr (Wittich) 142
— Die Schnellbahnfrage in den Berliner Vororten . 178
— Hauptbahnen in Nordamerika 262
— -Uhren für Eisenbahnen . 262
— -Raumbeheizung 251
Elektrizitätswerk Pappenweiler d. Stadt Stuttgart . 124
Elsaß. Städtebilder . . . 91
Etat. Das Bauwesen im preuß. Staatshaushalt 1909 38, 41
— Eisenbahn-Anleihegesetz 200

Fahrzeugmaschinen für flüssigen Brennstoff . . . 351
Fassaden-Malerei einst und jetzt 130*
Festhalle in Holzkonstruktion von 68 m Stützweite 234*
— und Ausstellungshalle in Frankfurt a. M. 275*, 283*, 305*
Feuersicherheit d. Schulen 40
— Begriff und Verwendung massiver, feuerfester, feuersicherer, unverbrennlicher u. glutsicherer Konstruktionen 166
Flensburg. Stadtbauratsstelle 200, 236
Frankfurt a. M. Ausstellungs- und Festhalle 275*, 283*, 305*
— Ausstellung des Bundes deutscher Architekten . 297*
— Wechsel in der Stellung städt. Tiefbaubeamter (Kölle) 252, 300
— Die wirtschaftliche Lage der Architekten 256
— Verbreiterung der Wilhelms-Brücke 207
— Zum Gesetz gegen die Verunstaltung von Ortschaften usw. 223

Seite

Frankfurt a. M. Alte Stadtmehlwage 296
— Kongreß für Heizung und Lüftung 139
— Rathaus . . 1*, 21*, 25*, 33*
— Kehricht- und Schlamm-Vernichtungs-Anlage . . 270
— Grundwasserwerk zu Hattersheim 346
Frankreich. Erhaltung der alten Baudenkmäler . . 140
Frauen. Zulassung zum Studium an den Techn. Hochschulen 243
Freiburg i. Brg. Haus Lodholz 145*
— Haus Ad. Dietler . . 337*
Friedhof- u. Grabmalkunst 240
Friedrichshafen. Luftschiff-Bauhalle Zeppelin's 62*, 73*, 89*, 114*
Fürth. Techniker als beschließende städt. Verwaltungsorgane 243

Gärtnerische Entwicklung Steglitz' in den letzten Jahren 76
Gasometer auf dem Grasbrook in Hamburg . . 310
Gebührenordnung der Arch. u. Ing. und ihre Anerkennung durch die Gerichte 152, 216, 244
Gemeinde-Verwaltung. Techniker als besoldete Rats-Mitgl. in Süddeutschland 40, 144
Genua. Hafenbauten . . . 312
Gerichtsentscheidungen über Beseitigung von Hofüberdachungen 322
Geschäftshaus. Lebens-Versicherungs-Gesellsch. „Nordstern" in Dortmund 265*
Gesetz-Entwurf über die Sicherung der Bauforderungen 35, (Goldschmidt) 78
— gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden (Frankfurt a.M.) 223
— gegen die Verunstaltung des Stadt- u Landschaftsbildes in Hamburg . . 124
Glas. Deckenkonstruktionen (Luxfer-Prismen) . . 333*
Görlitz. Erhaltung des Schönhofes 171, 251
Grabmal- und Friedhofkunst 240
Grundbesitz. Entwertung d. Londoner 179
Grunewald. Wohnhaus Dr. Otto Hoffmann . . . 173*
Gutach i. Brg. Ostmärkerhof des Hrn. Gütermann 53*, 61*, 75*
Gutshof. Gasteigerhof bei Kraiburg am Inn . . 109*

Hafenbau-Anlagen der Stadt Berlin 140 (Westhafen), 200
— in Duisburg-Ruhrort 329*, 341*
— in Genua 312
— in Havre 244
Hamburg. Zur goldenen Jubelfeier des Arch.- u. Ing.-Ver. 217
— Prof. Schumacher, Baudir. für Hochbau 272
— Bebauungsplan zw. Altona und Wedel 138
— Elbe-Regulierungs-Vertrag zw. Preußen u. H. 153*, 169
— Feuersicherheit d. Schulen 40
— Gesetz gegen die Verunstaltung des Stadt- und Landschaftsbildes . . . 124
— Gasometer u. Kohlen-Silo auf dem Grasbrook . . 310
— Erschließung des Hammerbrook 355
— Laeisz-Musikhalle . . . 81*
— St. Pauli-Landungsbrücken 6*, 13*
— Hellingsanlagen des „Vulkan" 40
— Schuppen der Elbe-Schifffahrts-Gesellsch. am Moldau-Hafen 222*, 310

Seite

Hamburg. Wasserstraße u. Gleis-Anschluß Peute . . 158
— Stadtpark 242
— Wassertürme und Stadt-Wasserkunst 254
— Wiederherstellung der Michaelis-Kirche . . 137, 254
— Wiederherstellungsarb. an St. Nicolai-Kirche . . . 242
— Zentralmarkt-Anlage . . 138
Hannover. Techn. Hochschule: Ausstellung des künstler. Nachlasses von Hub. Stier 336
Hausschwamm u. Trockenfäule 230 (Mez), 238 (Dietrich)
Havre. Hafenbauten . . . 244
Heimatkunst. Meisterkurse in heim. Bauweise in Bremen 140, 242
— Baupflege im Kreise Tondern 144
Heizung. Elektrische Raumbeheizung 251
Herrenhaus s. Wohnhaus, Schloß
Hochschule, Techn. Berlin. Lehrfach für Backsteinbau (Stiehl) 100
— Zulassung der Frauen zum Studium an den Techn. H. Preußens 243
Hochwasserschutz für Breslau 46*, 54*
— Hochwasser der Elbe vom Februar 1909 . 278, 286*, 295
Hofüberdachungen, Oberverwaltungsgerichts-Entscheidungen über Beseitigung von 322
Holzbau. Westdeutscher . 138
— Freitragendes Hallendach von 68 m Stützweite . 234*
Holzwürmer, Vertilgung . 300

Industrie. Betrieb der Baukunst 252
Ingenieure. Bund deutscher Zivil-I. 187
— Stellung der Architekten und I. in den öffentl. und privaten Verwaltungen (Denkschrift) . . . 238, 288
— Ausbildung im höh. Verwaltungsdienst 351
— Führung des I.-Titels in Oesterreich 252
Ingenieurbauten, ästhetische Ausbildung von 340
Italien. Wasserversorgungs-Anlage für Apulien 194, 206
Jubiläum. 25jährige Berufstätigkeit der Arch. Erdmann & Spindler, kgl. Bauräte, in Berlin 167
— 100-Jahrfeier d. Akademie der bildenden Künste in München 271
— Zur goldenen Jubelfeier des Arch.- u. Ing.-Ver. zu Hamburg 217
— 25jähr. Bestehen der Materialprüfungs-Anstalt an der Techn. Hochschule in Stuttgart 271
— 25jähr. Jub. der zerlegbaren transportablen Döcker-Bauten 327
Jugenheim. Landhaus d. Herrn Geh. Komm.-Rat Dr. Merck 121*

Kairo. 2. internationaler Archäologen-Kongreß . . 99
— Kanalisationsarbeiten . . 139
Kanada. Bauunfälle an Getreidesilos 146*
Kanalbau Berlin—Hohensaaten 92
— Vom Panama-K. 139, 182*, 210*, 262, 307
— Geschichte und Bau des Suez-Kanals . . . 314, 323
Kanalisations-Arbeiten der Stadt Elberfeld nach dem Trennsystem 355
— in Kairo 139

Seite

Karlsruhe i. B. Techniker als Bürgermeister . . . 224
— Techn. Hochschule, v. Geymüller, Ehrendoktor . . 288
Kehricht- u. Schlamm-Vernichtungs-Anl. in Frankfurt a. M. 270
Keramik. Arbeiten d. großherzogl. ker. Manufaktur zu Darmstadt auf d. hess. Landesausstellung 1908 . 45*
Kiel. Ausstellung des Bundes deutscher Architekten 299*
— Stadttheater. Eisenkonstruktionen . 93*, 101*, 125*
Kirchen. Niederbayerische Klosterkirchen . . 208, 251
— Das Käppele mit dem Stationsweg auf d. Nikolausberg in Würzburg 238*
— Maximilians-Kirche in München, innere Ausschmückung 120
— Wiederherstellung der Michaelis-K. in Hamburg 137, 254
— Wiederherstellungsarb. a. d. St. Nikolaikirche in Hamburg 242
— Katholische Pfarr-K. für Spandau. 349*
— Katholische K. i. Zehlendorf 181*
Kitzingen i. B. 19. Vers. des Ver. z. Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern 272, 327
Klubhaus des Bonner Eisklubs 161*
Kongreß. 2. intern. Archäologen-K. in Kairo . . . 99
— für Heizung und Lüftung in Frankfurt a. M. . . . 139
Konzerthalle in Hamburg 81*
Kopenhagen. Vereinsausflug Hamburg 60
Kraftwerke (Brusio) in der Schweiz 178
Kraiburg. Der Gasteiger-Hof 109*
Krain. Schloß Prediama (Schinkel) 131*
Krieg. Eisenbahnen im . . 174
Kunstgewerbe gehört in d. Baumeisters Faust (Hasak) 31
— Arch.-Abt. an der städt. K.-Schule in Düsseldorf 44

Landungsbrücken St. Pauli in Hamburg . . . 6*, 13*
Landwirtschaft. Gasteigerhof bei Kraiburg am Inn 109*
— Tätigkeit d. preuß. landw. Körperschaften auf dem Gebiete des landw. Bauwesens 179
Leipzig. Bahnhofsbauten 257*, 267*, 290*
— Festhalle in Holzkonstruktion von 68 m Stützweite 234*
Literatur.
— Architektur-Postkarten von Susanne Homann 135
— Ausstellung München 1908. Eine Denkschrift v. Dr. Riezler u. v. Pechmann. 135*
— Braun, H. Deutsche Städtebilder 78
— Dr. Brinckmann, A. E. Platz und Monument . 102*
— Bürck, Paul. Reise nach Rom 78*
— Das Bürgerhaus in der Schweiz 225*, 263
— Denkschrift: „Die Stellung der Architekten und Ingenieure in den öffentlichen und privaten Verwaltungen". . . . 238, 288
— Denkschrift zum 50jähr. Stiftungsfest des Arch.- u. Ing.-Vereins zu Hamburg 244
— Faulwasser, Jul., Arch. Inhaltsverzeichnis u. Sachregister d. Deutschen Bauzeitung auf Hamburg bezüglich 135
— Henker, Karl, Rich. Grabmalkunst 272

Seite

Literatur.
— Heyd, Th., Dr.-Ing. Die Wirtschaftlichkeit bei den Städte-Entwässerungs-Verfahren 78
— Hoffmann, Julius. Baukunst u. dekorative Skulptur der Renaissance in Deutschland 344*
— Klut, Dr. H. Die Untersuchung des Wassers an Ort und Stelle 20
— Kunstmappe der Firma Meisenbach, Riffarth & Co. 272
— Lambert & Stahl. Architektur von 1750—1850 346
— Meyer's kleines Konversations-Lexikon 264
— Plastisch-Anatomischer Handatlas für Akademien von Dr. Schider, Dr. Auerbach u. Prof. Dr. Stuck 272
— Schaper, G., Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. Eiserne Brücken 180
— Schlabitz, Ad. Der Dombau 135*
— Seemann, E. A. Meister der Farbe. — Deutsche Malerei des 19. Jahrhunderts. — Die Galerien Europas 134
— Vallette, Gaspard. „Reflets de Rome" (Rome vue par les écrivains de Montaigne à Goethe, de Chateaubriand à Anatole France) 194, 229
— Volkstümliche Kunst aus Schwaben, herausgegeben von Dir. Paul Schmohl und Prof. Dr. Eugen Gradmann . . 20*
— Zetzsche, Carl. Zopf u. Empire von der Wasserkante 346
London. Entwertung des Grundbesitzes 179
Lübeck, Stadttheater, 281*, 289*, 302*
Luftschiffahrt und Flugtechnik, Modellversuche . . 351
— Entwicklung der Motor-L. 354
Luftschiff-Bauhalle Zeppelin's in Friedrichshafen 62*, 73*, 89*, 114*
— Lenkbare L. 175
Luxferprismen. Deckenkonstruktionen 333*

Malerei, Fassaden-M. einst und jetzt 130*
— Betrachtungen über Ludwig Seitz und seine Kunst 155*
Mannheim. Ausstellung des Bundes Deutscher Architekten 298*, 319
— Wechsel in der Stellung städt. Tiefbau-Beamter (Eisenlohr) 252, 271, 320, 336
Meisterkurse in heimischer Bauweise in Bremen 140, 242
Motoren. Fahrzeugmaschine für flüssigen Brennstoff . 351
— M.-Luftschiffahrt . . . 354
Mühlrädlitz i. Schl. Herrenhaus des von Jena'schen Gutes 41*
Müll- u. Schlamm-Vernichtungs-Anlage in Frankfurt a. M. 270
München. Ausstellung 1908. 135*, 240
— 100-Jahrfeier der Akademie der bildenden Künste 271
— Brause- u. Wannenbad in Giesing 133*, 141*
— Fassadenmalerei einst und jetzt 130*
— Techn. Hochschule, Ehrendoktoren 132
— Innere Ausschmückung der Maximilians-Kirche . . 120
Museen. Technische Aufgaben bei der Anlage und Einrichtung 242
Musikhalle in Hamburg . 81*

Seite

Nauheim. Badeanlagen und ein Schmuckhof der großherzogl. hess. keramischen Manufaktur 45*
New York. Abbruch einer weitgespannten eisernen Bahnhofshalle 30*
Nürnberg. Posthaus . . . 69*

Oesterreich. Hofrat Ritt, Minister für öff. Arb. . . . 92
— Führung des Ingenieur-Titels 252
Orientgesellschaft. Ausgrabungen in Assur . . . 110

Panama-Kanal 139, 182*, 210*, 262, 307
Paris. Schwinden der Schönheit 179
Park. Stadtp. für Hamburg 242
Platz und Monument von Dr. Brinckmann . . . 102*
Plochingen. Bahnhofs-Hochbauten 261
Posthaus in Nürnberg . . 69*
Preußen. Das Bauwesen im Staatshaushalt 1909 38, 41
— Eisenbahn-Anleihegesetz 200
— Elbe-Regulierungs-Vertrag zw. Pr.u.Hamburg 153, 169
— Tätigkeit der landwirtsch. Körperschaften auf dem Gebiete des landw. Bauwesens 179
— Erlaß betr. Eisen-Portland-Zement 243
— Zulassung der Frauen zum Studium an den Techn. Hochschulen 243
Prüfungen. Belastungs- und Bruchversuche a. Brückenbauwerken (Gehler) . . 215

Rammen für die Herstellung von Bohlwerk in Eisenbeton 343*
Rathaus in Frankfurt a. M. 1*, 21*, 25*, 33*
— in Recklinghausen 197*, 203*
Recklinghausen, Rathaus 197*, 203*
Reisebericht üb. unsere afrikan. Kolonien von Geh. Ob.-Brt. Schmick . . . 175
— über Belgien, England und Norddeutschland (Werner) 325
— Verschiedene „Reise-Eindrücke" von Prof. Gabriel v. Seidl 208
— Frühlingsfahrt nach Rom von Geh. Brt. Gerstner . 207
— Reisebilder aus Rußland von Brt. Neminar . . . 207
— üb. Kleinasien u. Aegypten (Stephan) 319
Rom. Ein neuer Stadtbauplan 189*
— Gaspar Vallette: „Reflets de Rome" 194, 229
— Reisebericht von Gerstner 207
Rügen. Strandschutzbauten an der Ostküste 354
Rüstung zum Abbruch einer weit gespannten eisernen Bahnhofshalle in New York 30*
Rußland. Reisebilder von Neminar 207

Saalbau. Ausstellungs- und Festhalle in Frankfurt a. M. 275*, 283*, 305*
— Laeisz-Musikhalle in Hamburg 81*
Saarbrücken. Techniker als Bürgermeister 100
Sachsen. Schwinden des Bauinspektor-Titels . . . 20
Schäfer-Büste für die techn. Hochschule in Berlin 262, 300
Schallwirkung. Aus d. Praxis d. Raum-Akustik (Unger) 98, 107
Schiffahrt. Wasserstraße Berlin—Hohensaaten . . . 92
— Elbe-Regulierungs-Vertrag zw. Preußen u. Hamburg 153*, 169
— St. Pauli Landungsbrücken in Hamburg . . . 6*, 13*

Seite

Schiffahrt. Vom Panama-Kanal 139, 182*, 210*, 262, 307
— Geschichte und Bau des Suez-Kanales . . . 314, 323
Schiffbau. Helling-Anlagen des Vulkan in Hamburg 40
Schiffshebewerke m. Schraubenführung (Jebens) . 314*
Schinkel-Fest im Arch.-Ver. 141
— -Preisaufgaben . . 132, 175
— Stein-Zeichnung Schloß Prediama 131*
Schleswig-Holstein. Heimische Bauweise im Kreise Tondern 144
Schloß. Alte Schlösser usw. in Schwaben 16*
— Herrenhaus von Jena in Mühlrädlitz i. Schl. . . 41*
— Prediama in Krain (Schinkel) 131*
— Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien 201*, 209*, 221*, 229*
— Vollrads im Rheingau 309*, 313*, 321*
Schmiergelder und die Architekten 226
Schnellbahnen, Elektrische (Wittich) 142
— Städtebahnen (Blum) . . 296
— Die Schnellbahnfrage für Berlin 178, 319
Schulen, Feuersicherheit der 40
Schuppen der Elbe-Schifffahrts-Ges. am Moldau-Hafen in Hamburg . 222*
Schutzbauten gegen Hochwasser bei Breslau 46*, 54*
Schwaben. Volkstümliche Kunst 20*
Schwammfrage, Hausschwamm u. Trockenfäule 230 (Mez), 238 (Dietrich).
Schweiz. Elektrische Bahnen in der Schweiz 176
— Das Bürgerhaus in der Schw. 225*, 264
Sibirien. Zweigleisiger Ausbau der Ueberlandbahn . 27
Silos, Bauunfälle an Getreide-S. 146*
Simplon-Tunnel, Frage des Ausbaues des 2. Tunnels (Brandau) 7
Spandau. Katholische Pfarrkirche 349*
Sporthaus des Bonner Eisklubs 161*
Stadtanlagen in Belgien, England, Norddeutschland (Werner) 325
Stadtverwaltungen, Stellung der Techniker . 40, 88, 144
— Stadtbrts.-Stelle in Flensburg 200, 236
— Techniker als beschließende städt. Verwaltungsorgane (Fürth) 243
— Wechsel in der Stellung städt. Tiefb.-Beamter (Kölle, Eisenlohr) . . . 252, 271
Städtebau in der Kunstgeschichte (Brinckmann) 102*
— Bebauungspläne und Baukunst i. d. Vororten (Wehl) 175
— Ein neuer Stadtbauplan für Rom 189*
Städtebilder, elsässische . 91
— Bedrohung des Stadtbildes von Bamberg 92
— Alte Stadt-Mehlwage in Frankfurt a. M. 296
Stallgebäude auf Schloß Brynnek 229*
Steglitz, Entwicklung in den letzten Jahren 76
Stellenverkehr, Original-Zeugnisse u. Handskizzen 24
Stephenson, George, Bericht über stationäre Maschinen oder Lokomotiven . . . 352
Stimmrecht der Stadtbauinspektoren in den Baudeputationen in Berlin . 300
Stipendium der Louis Boissonnet-Stiftung der Techn. Hochschule in Berlin 88, 280
Strandschutzbauten an der Ostküste Rügens . . . 354

Seite

Straßenbau. Ergebnisse der Teerungen auf den Rheinischen Prov.-Straßen . . 246
Strausberg. Wertschätzung technischer Arbeit . . . 263
Stuttgart. Techn. Hochschule, Ehrendoktor (Prof. Dr. Lueger) 120
— —25jähr. Bestehen der Materialprüfungs-Anstalt . . 271
— Wasserkraftanlage in Poppenweiler 124
— Wasserversorgung . . . 328
Submissionswesen . . . 150
Suez-Kanal, Geschichte und Bau 314, 323

Techniker als besoldete Rats-Mitgl. i. süddeutsch. Stadtverwaltungen . 40, 243 (Fürth)
— in städt. Verwaltungen 88 (Stadtbrt. Krause, Berlin), 252 (Kölle, Eisenlohr) 200, 271
— als Bürgermeister 100 (Saarbrücken), 224 (Karlsruhe), 319 (Mannheim) 336
— in der Gemeinde-Verwaltung 144, 200 (Flensburg), 236 263 (Strausberg)
— als Minister (Ritt in Oesterreich) 92
Teerungen auf den Rheinischen Prov.-Straßen . . 246
Theater. Stadt-Th. in Kiel. Eisenkonstruktionen 93*. 101*, 125*
— Stadt-Th. in Lübeck 281*, 289*, 302*
Titel. Schwinden des Bauinspektor-T. in Sachsen . 20
— Führung des Ingenieur-T. in Oesterreich 252
Torhaus, altes, und moderner Baublock 159
Tote. Bathmann, Carl, Ob.- u. Geh. Brt. in Stettin . 32
— v. Bach-Galhau, René, Geh. Kommerz.-Rat in Mettlach 12
— von Förster, Emil, Min.-Rat in Wien 100*
— Havestadt, Christian, Geh. Brt. in Wilmersdorf 12
— Klette, Hermann, Ob.-Brt. in Dresden 120, 132, 148*
— Messel, Alfred, Prof., Arch. in Berlin . . 168, 170*
— von Schaal, Friedr., Baudir. in Stuttgart 252
— Seitz, Ludwig, Prof., Maler in Rom 155*
Trachit-Tuff des bayerischen Rieses als Baustein . . . 208
Treppenanlage. Das Käppele mit dem Stationsweg auf den Nikolausberg in Würzburg. 258*
Trier 10. Tag für Denkmalpflege 271
Trockenfäule und Hausschwamm 230 (Mez), 238 (Dietrich)
Tunis. Bauunfälle an Getreide-Silos 146*
Tunnel. Ausbau des 2. Tunnels am Simplon (Brandau) 7

Uhren, elektrische, für Eisenbahnen 262
Ulm. Techniker als besoldete Rats-Mitgl. 40 (Schimpf)
Unfälle. Bau-U. an Getreide-Silos 146*

Venedig. VIII. Internationale Kunstausstellung . . . 263
Verdingungswesen . . . 150
Vereinsmitteilungen.
— Verband Deutscher Arch. und Ing.-Vereine 80, 132, 236, 245, 288 (Denkschr.)
— — Verbandsvermögen 76, 242
— — 38. Abgeordneten-Vers. in Darmstadt 245, (Progr.) 301
— Aachen. Arch. u. Ing.-Ver. 242
— Badischer Arch.- u. Ing.-Ver. 355
— Berlin. Arch.-Ver. 24, 92, 175, 243, 251, 262, 296 (Ehrenmitgl.), 312, 319, 355

Seite

Vereinsmitteilungen.
— Berlin. Schinkelfest . . 141
— — — -Preisaufgaben 132, 175
— — Vereinigung B. Arch. 31, 52, 58, 66 (Arch.-K.), 76
— — Ver. f. Eisenbahnkunde 44, 138, 226, 262, 296
— — Archäolog. Gesellsch. 110
— — Ver. Deutscher Fabriken feuerfester Produkte 110
— Bremen. Arch.- u. Ing.-Ver. 310
— Breslau. Schles. Gesellschaft für vaterländische Kultur 44
— Cöln a. Rh. Arch.- u. Ing.-Ver. 314 (Suezkanal) 323
— Darmstadt. Mittelrhein. Arch.- u. Ing.-Ver. 158, 175, 242
— Deutscher Verein für Kunstwissenschaft . . . 288
— Dresden. Arch.-Ver. 159, 251
— — Sächs. Ing.- u Arch.-Ver. . 91, 174, 207, 215, 352
— Düsseldorf. Arch.- u. Ing.-Ver. 331 (Aksum), 346, 354
— Frankfurt a. M. Arch.- u. Ing.-Ver. 207, 223, 240, 256, 270, 296, 326, 346
— — Kongreß für Heizung und Lüftung 139
— Hallea S. Verband Deutscher Kunstgewerbe-Vereine 158
— Hamburg. Arch.- u. Ing.-Ver. 39, 60, 136, 158, 242, 254, 310, 318, 355
— Hannover. Bund Deutscher Zivil-Ingenieure . 187
— Kitzingen. 19. Vers. des Ver. zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern 272, 327
— Leipzig. Sächs. Ing.- u. Arch.-Ver. 139
— Magdeburg. Arch.- u. Ing.-Ver. 70, 138
— Mecklenburgischer Arch.- u. Ing.-Ver. zu Schwerin 136
— München Oberbayer. Arch.- u. Ing.-Ver. 159, 175, 208, 240
— — Bayer. Reg.-Bmstr.-Ver. 271
— Pfälzische Kreisgesellschaft des bayer. Arch.- u. Ing.-Ver. in Neustadt a. H. und Landau . . . 24, 335
— Stuttgart Württemb. V. für Baukunde 90, 124, 151 176, 261, 325
— Wiesbaden u. Mainz. Ver. Deutscher Ingenieure 271, 338, 350
Verkehr. Elektrisch. Schnell-V. 142 (Wittich), 178, 296 (Blum), ... 319
Versuche. Belastungs- und Bruch-V. an Brückenbauwerken (Gehler) 215
Vohwinkel, Umgestaltung d. Bahnhofes 226
Vollrads, Schloß im Rheingau . . . 309*, 313*, 321*
Vortrag. Das Kunstgewerbe gehört in des Baumeisters Faust (Hasak) 31
— Ueber Architektenkammern (Boethke) 58, 66, 77, 86, 175, 179
— Die europäischen u. amerikanischen Weltstädte unter dem Einfluß des elektrischen Schnellverkehres (Wittich) . . . 142

Warenhaus Bernhardt in Dresden 251
Wasserbau. Wasserstraße Berlin—Hohensaaten . . 92
— Hochwasserschutz für Breslau 46*, 54*
— Hochwasser der Elbe vom Februar 1909. 278, 286*, 295
— Strandschutzbauten an der Ostküste Rügens . . . 354
Wasserkraft. Anlage Poppenweiler der Stadt Stuttgart 124
Wassertürme und Stadt-Wasserkunst in Hamburg 254

Wasserversorgungs-Anlage
für Apulien 194, 206
— in Stuttgart 328
— Grundwasserwerk f. Frankfurt a. M. 346
Wettbewerbe.
— Mißstände bei Wettb. 112 (Zahlung für Unterlagen) 356 (Oels)
— Vorbehalt, Empfehlung u. Vollziehung des Ankaufes nicht preisgekrönter Entwürfe 188
— Ausschreiben für wissenschaftl. Arbeiten über die chemischen Vorgänge b. Erhärten der hydraulischen Bindemittel 40, 216
— Aachen, Bebauungsplan am Vincenz-Spital . 92, 288
— Altena i. W. Sparkassen- u. Polizei-Wachtgeb. 92, 111, 200, 224
— Arnstadt. Gymnasium 188
— Berlin. Pläne für Groß-Berlin 52
— — Fassaden für die Handwerkskammer 159, 172, 200, 236
— — Umbau des Künstlerhauses 264
— — Verwaltungsgeb. des Bundes d. Landwirte 328, 348
— — Louis Boissonnet-Stiftung der Techn. Hochschule 88, 280
— — f. d. Mitgl. des Arch.-Ver. Schinkel-Wettbewerb 132, 175
— — f. d. Mitgl. des Arch.-Ver. und der Vereinigung Berl. Arch.: Fassade der Ausstellungshallen der II. Ton-, Zement- und Kalk-Industrie-Ausstellg. 1910 40, 124, 152
— — Ver. f. deutsch. Kunstgewerbe, Möbelgruppen 308
— Bielitz (Oesterr.-Schles.) Friedhof 196
— Bochum. 2 ev. Kirchen 300
— Böhmen. Musterpläne für Molkereibauten . . 228
— Bordeaux. Verbesserung des Hafens 244
— Braunschweig. Musterentwürfe für die heimische Bauweise . . 100, 124, 348
— Bremen, Altenheim im Park von Tenever 12, 168, 264, 356
— — Bebauung in der Schwachsauer-Vorst. 144, 348
— Brüx. Stadttheater . . . 252
— Buenos Aires (Argentinien) Poliklinik . . . 168
— Buer i. W. Amthaus 132, 152
Wettbewerbe.
— Cöln a. Rh. Freistehendes Wohnhaus 44
— — Beamten-Wohnhäuser 152
— — 2 Villen am Deutschen Ring 168, 340
— Crefeld. Bebauungsplan an der Lerchenfeldstraße 228
— Dahlhausen a. R. Elementarschule 208
— Danzig. Bebauungsplan für Schellmühl . 52, 72, 300
— Delmenhorst. Rathaus 20, 80
— Donaueschingen. Rathaus und Sparkasse . . 120
— Dorpat. Theater 172
— Dortmund f. d. Mitgl. d. Arch.- u. Bauing.-Ver. Rentengutshäuser für die Straßenbahn-Angestellten 228
— Dresden-Cotta. Heilandskirche 228
— Dresden-Plauen. Bebauungsplan . . . 80, 112
— Düsseldorf. Brunnenanlage vor dem Kunstpalast 40, 52
— Elbing. Reform-Realgymnasium 132
— Eisenach. Ausgestaltung des Frauenplanes . . . 120
— Frankfurt a. M. Kunst-Plastik. Preßputz . . . 264
— Friedrichshafen. Luftschiff-Bauhalle Zeppelin's 62*, 73*, 89*, 114*
— Gleiwitz. Rathaus 140, 152
— Görlitz. Synagoge 256, 272
— Hagen i. W. Stadthalle mit Schauspielhaus 124, 180
— Hamburg, f. d. Mitgl. d. Arch.- u. Ing.-Ver. Ständiges Ausstellungs-Gebäude 222
— Hannover. Wasserturm 188
— — Bebauung der Rud. Bennigsen-Str. . . 264, 280
— — Innenplakat für die flüssigen Tuschen von Günther Wagner . 168, 272
— Hannover-Bothfeld. Kirche . . . 172, 196, 328
— Herne i. W. Rathaus und Marktplatz . . 264, 288, 320
— Höxter i. W. Gymnasium 144
— St. Johann a. S. Umgestaltung der Obertor-Straße 52
— Kairo. Deutsche ev. Kirche 132*, 144
— Karlsbad. Schloßbrunn-Anlagen 236, 264
— Karlsruhe i. B. Denkmal des Ober-Bürgermeisters Schnetzler 296
— — Denkmal für Großherzog Friedrich I. . . 308, 348
Wettbewerbe.
— Königsberg i. Pr. Schloßteich-Brücke . . . 92, 111
— Kufstein. Oberrealschule 144, 159, 188, 216, 296, 308
— Lüdenscheid. Zentral-Friedhof 52
— Lüneburg. Gartenkünstlerische Ausschmückung am Bardowicker Wall . . 188
— Mannheim. Denkmal für Großherzog Friedrich I. 188, 228, 236
— Meran. Andreas-Hofer-Denkmal 110
— Metz-Queuleu. Kath. Kirche 112
— Miltenheim. Invalidenheim 112
— München. Polizei-Dienstgebäude 280
— Neumünster. Ev. Kirche 348
— Neunkirchen. Kath. Kirche 172
— Neuß a. Rh. Museum 216, 224
— Nürnberg. Fresko-Gemälde der Fassaden der Geb. d. Handelsvorstandes 112
— Oels i. Schl. Volksschule 32, 52, 236, 340, 356
— Oldenburg. Spar- und Leihbank 252, 256
— Passau. Baulinienplan d Stadtbez. St. Nikola 312, 320
— Peine. Höhere Mädchenschule 68
— Pforzheim. 2 Straßen-Brücken über die Enz . 112
— Reichenberg i. B. Gemäldegalerie . . . 272, 356
— Rheinfelden. Rheinbrücke 32, 44
— Riga. Stadttheater 24, 52, 336, 356
— Rostock. Knabenschule 92
— Rudolstadt. Rathaus . 60
— Rüdersdorf i. M. Landhaus-Siedelungen 88, 312, 328, 348
— Saarbrücken. Bebauungsplan des Stadtteils „Triller“ 110, 140
— Salzburg. Mozarthaus . 188
— San Francisco (Kalifornien) Rathaus . . . 216
— Schöneberg. Bildwerk für den Barbarossa-Platz 296
— Schwanheim a. M. Schulhaus 256
— Spittal a. Drau. Regulierungsplan 32, 112, 152, 272
— Steglitz. Ausgestaltung des Platzes vor dem Rathaus 110, 140, 272
— Straßburg i. E. Magdalenen-Kirche 112
Wettbewerbe.
— Stuttgart. Lutherhaus der Paulus-Gem. . . . 112
— — Mus. für Völker- und Länderkunde . . . 208, 224
— Tempelhof. Realgymnasium 78, 92, 348
— Tenever-Bremen. Altenheim . . 12, 168, 264, 356
— Trier. Herrschaftl. Landhaus 312, 336
— Uerdingen a. Rh. Kath. Kirche . . . 228, 256, 356
— Walchensee-Kraftanlage 124
— Waldkirch i. B. Volksschulhaus 60
— Warnemünde. Kurhaus 52, 72
— Wenigenjena. Schule 140
— Wien. Fassad. am Kriegsministerium . . . 111, 328
— — Techn. Mus. f. Industrie und Gewerbe . . 188, 348
— Wittenau-Berlin. Rathaus usw. 188, 348
— Zürich. Polytechn. Schule 252
Wien. Neuere Baubestrebungen u. Architektur-Strömungen 312
Wiesbaden und Mainz. 50. Versammlg. d. Ver. Dtsch. Ingenieure . . 271, 338, 350
Wohnhaus. D. westdeutsche Holzbau 138
— Normalgrundrisse f. Miethäuser 242
— Stadthaus in Darmstadt des Hrn. Geh. Komm.-Rat Dr. Merck 113*
— u. Landhaus in Jugenheim 121*
— Haus Lodholz in Freiburg i. Brg. 145*
— Haus Ad. Dietler in Freiburg i. Brg. 337*
— Dr. Hoffmann in Grunewald und Immich in Zehlendorf (Otte) . . . 173*
— Villa G. in Dresden-N. 237*
— Ostmärker-Hof des Hrn. Gütermann in Gutach im Breisgau . . 53*, 61*, 75*
— Der Gasteigerhof b. Kraiburg a. I. 109*
— Herrenhaus des v. Jenaschen Gutes in Mühlrädlitz i. Schl. 41*
Würzburg. Das Käppele mit dem Stationsweg auf den Nikolausberg 258*

Zehlendorf. Wohnh. Immich 173*
— kathol. Kirche . . . 181*
Zement. Erlaß des preuß. Ministers der öffentl. Arb. betr. Eisen-Portland-Z. . 243

Besondere Bildbeilagen.

1. Rathaus in Frankfurt a. M. (Ansicht am Paulsplatz) einzuschalten S. 1
2. St. Pauli-Landungsbrücken zu Hamburg . . . . . „ 13
3. Rathaus in Frankfurt a. M. (Ansicht am Großen Kornmarkt) . . . . . „ 21
4. desgl. (Saalbau und Treppenturm) „ 25
5. desgl. (Ratsdiele) . . . . . „ 33
6. Herrenhaus auf dem Gute des Hrn. v. Jena in Mühlrädlich i. Schlesien . . . . . „ 41
7. Schmuckhof der neuen Bade-Anlagen zu Bad Nauheim „ 45
8. Ostmärkerhof des Hrn. Gütermann in Gutach i. Brg. . „ 53
9. desgl. (Große Halle) „ 61
10. Königl. Postgebäude in Nürnberg . . . . . „ 69
11. Bürck: Reise nach Rom (Aqu'acetosa) . . . . . „ 73
12. Laeisz-Musikhalle in Hamburg (Treppenhaus) . . . „ 81
13. Bürck: Reise nach Rom (Abschied) . . . . . „ 89
14. Stadttheater in Kiel . . . . . „ 93
15. Der Städtebau in der Kunstgeschichte (Brinckmann) „ 101
16. Gasteigerhof bei Kraiburg am Inn . . . . . „ 109
17. Stadthaus des Hrn. Geh. Kommerz.-Rat Dr. Merck in Darmstadt (Diele) „ 113
18. desgl. („) „ 121
19. Schloß Prediama in Krain (Schinkel) . . . . . „ 125
20. Ausstellung München 1908 — Raum für Bronzen u. Plastik „ 133
21. Brause- und Wannen-Bad in München-Giesing . . . „ 141
22. Haus Lodholz in Freiburg i. Brg. . . . . „ 145
23. Ausmalung der deutschen Marien-Kapelle im Dom von Loreto durch Prof. Ludw. Seitz † in Rom . . . . . „ 153
24. Klubhaus des Bonner Eisklubs . . . einzuschalten S. 161
25. Wohnhaus Dr. Otto Hoffmann in Grunewald . . . . „ 173
26. Die katholische Kirche in Zehlendorf . . . . . „ 181
27. Ein neuer Stadtbauplan für Rom . . . . . „ 189
28. Das neue Rathaus in Recklinghausen (Ratsdiele m. Treppe) „ 197
29. Schloß Brynnek-Siemianowitz in Schlesien (Mittelbau) „ 201
30. desgl. (Speisesaal) . . „ 209
31. desgl. (Eingangsportal) „ 217
32. Straßenbild mit Collin-Brunnen in Zug (Schweiz) . . „ 225
33. Schloß Brynnek-Siemianowitz in Schlesien (Stallhof) . „ 229
34. Villa Grumbt in Dresden-Neustadt (Diele) . . . . . „ 237
35. Charlottenburger Brücke . . . . . „ 245
36. Das Käppele auf dem Nikolausberg in Würzburg . . „ 257
37. Lebensversichergs.-Gesellsch. „Nordstern“ in Dortmund „ 265
38. Charlottenburger Brücke (Denkmal Charlotte) . . . „ 273
39. Stadttheater in Lübeck . . . . . „ 281
40. desgl. (Kleiner Saal) . . . . . „ 289
41. Ausstellung des „B. D. A.“ in Mannheim . . . . . „ 297
42. Stadttheater in Lübeck (Großer Festsaal) . . . . . „ 301
43. Schloß Vollrads im Rheingau (Halle) . . . . . „ 313
44. desgl. (Gemäldegalerie und Speisesaal) . . . . . „ 321
45. Glasdecke im Großen Lichthof des Warenhauses Tietz in Düsseldorf . . . . . „ 329
46. Haus Ad. Dietler in Freiburg i. Brg. . . . . „ 337
47. Rathaus in Augsburg . . . . . „ 341
48. Katholische Pfarrkirche für Spandau (Choransicht) . . „ 349

BEILAGEN ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG 1909, I. HALBBAND, JANUAR-JUNI.

Inhalts-Verzeichnis, Orts- und Sachregister.

(Den mit * bezeichneten Mitteilungen sind Abbildungen beigefügt.)

Seite

Abfallrohre. Isolierung geg. Geräusch 4, 20
Abwasser-Reinigung. Siebschaufelrad von Geiger . 93
Alhambra-Freunde-Gesellschaft in Spanien . . . 18
Alpenbahnen. Umwandelung des Dampfbetriebes in elektrischen, auf den österreichischen 94
Amerika. Bahnbauten in . 38
— Ausbau der Wasserstraßen von Nordamerika . . . 86
— Verbesserung der Wasserwege an der atlant. Küste 38
— Wasserbauten, Bewässerungsplan 49
Angestellte von Arch.-Bur, Entschädigung bei Erkrankung 7
— bei Kündigung Zeit geben zum Aufsuchen einer anderen Stelle 20
Anspruch auf Zeichnungen eines ausscheidenden Beamten 32
Anstrich von Nutzräumen, in denen Salzsäure verdampft 76
— für Kalksandstein-Fassaden 88
Anwartschaft zur Beschäftigung nach Prüfung als Bauaufseher-Aspirant . . 92
Arnswalde. Landrats-Dienstgebäude 14
Athen. Städtebauliche Umwandelungen 102
Ausgrabung ein. römischen Theaters in Turin . . . 6
— Jerichows 78
Ausschlag von Rostflecken an einem Marmorrelief . 72
Ausstellung. Bremen, für Friedhofkunst 42
— Florenz, Internat. Garten-Ausst. 102
Austrocknungs-Gesellsch. für Neubauten in Berlin 29, 52, 68
Auswitterung an Putz 60, 84

Badeanstalt. Volkshallenbad in Jena 61
— Hallen-Schwimmbad in Mannheim 82
Bahnhof-Neubau in Braunschweig 54
Baugewerkschulen. Vorbildung für Lehrer . . . 8
Baukonstruktionen. Bogen- und Sprengwerkträger zur Verminderung des wagrechten Schubes auf das Widerlager von Pfeuffer 9*
— Metallträger ohne Oberflansch für Verbund-Konstr. (Lolat) 13*
— Aus Profilstäben zusammengesetzter Türrahmen von Mannstaedt 49*

Seite

Baukonstruktionen. Verstärkendes Eisengerüst für Wände aus lotrecht. Flachschienen von Ad. Meyer 81*
Bauleitung ist Dienstleistung 96
— Berechtigung des städt. Bauleiters, den Vertreter des Unternehmers von der Baustelle zu weisen . . 64
Baumaterialien-Preise in Berlin 43, 70, 91
— Isolierung von Bausteinen gegen Durchschlagen des Putzes 60, 84
Baumeister-Titel führen . 24
Baupolizeiliche Rechte bei Aufschließung von Ortsteilen 68
Bayern. Wasserkraftanlage bei Rosenheim 34
Bebauung. Städtebauliche Umwandelungen in Athen und Konstantinopel . . 102
Beleuchtung. Blaugas 40, 56
— Neuerungen an Tantallampen 73
Berlin. Segenskirche . . . 10
— St. Thomaskirche . . . 14
— Lohnsteigerungen im Baugewerbe seit 1871 . . . 41
— Schutzverein der Bauinteressenten 69
— Das Tiefbauwesen im Etat 1909 5
— Urnenhalle auf dem städt. Friedhof 98
Bern. Erhaltung der Fassade des Histor. Museums . . 14
Beton-Behälter, Putz u. Anstrich bei Wasseraufnahme 32
— -Decke, Wassernieder-schlag an der Unterfläche in einer Werkstatt 32, 40, 52
— desgl. für offene Terrassen 88, 104
Betonphahl, Form zur Herstellung von Blechrohr-B. von Janssen 1*
Bismarck-Turm in Bochum 54
Bremen. Stadthaus . . . 42
Brückenbauten in Berlin . 82
— Erhaltung d. Camsdorfer Br. in Jena 50
— Fulda-Br. in Cassel . . 73
— Donau-Br. in Passau . . 81
Brunnen auf der Gönner-Wiese und Belzer-Br. in Baden-Baden 98
— Kester-Br. in Augsburg . 81
— Kunstbr. auf der Bürgerwiese in Dresden . . . 10
— auf dem Gutenberg-Platz in Karlsruhe 2
— für die Alexanderstraße in Stuttgart 93
— für die Geißstr. i. Stuttgart 58
Buchschlag, Villenkolonie 21, 101

Cassel. Krankenpflege-Anstalt „Rotes Kreuz" . . 6

Seite

Charlottenburg, Ledigenheim 86
Chronik. 1, 5, 10, 14, 17, 21, 26, 29, 34, 38, 42, 46, 49, 53, 58, 61, 65, 69, 73, 77, 81, 86, 89, 93, 98, 191
Coburg. Erhaltung u. Ausbau der Veste 69
— Denkmal-Schutzgesetz . . 74
Cöln a. Rh. Erhaltung der Dau-Kirche 34
Czernowitz, Handelskammer-Gebäude 102

Dachpappe-Unterlage und Verbindung mit Kopalharzkitt 36
Dauerbrand-Kessel Autokratos 61
Decken-Ausbildung gegen Wasserniederschlag in einer Werkstatt . . 32, 40, 52
— -Ausbildg. schallundurchlässig 56, 76
— Hohlkörper-D. v. Lolat . 89*
— Rettig-D. 4
— Metallträger ohne Oberflansch für Verbund-Konstruktionen Lolat . . . 13*
— Hohler Schalkörper für Platten-D. aus Eisenbeton (Schleuning) 21*
— Bohlen-D. ohne Nagelung (Enser) 37*
— Winkelförmiges Balkenelement aus Eisenbeton f. Rippenplatten-D. . . . 41*
Denkmalpflege in der Prov. Hannover 94
Denkmal-Schutzgesetz für Coburg 74
— für Elias Holl in Augsburg 46
— Welttelegraphen-D. in Bern 26
— für Berthold Auerbach in Cannstatt 94
— Speckbacher-D. in Innsbruck 26
— Abbe-D. in Jena . . . 1
— Pettenkofer-D. i. München 93
— im Garten des Palais Royal in Paris 66
— Kriegerd-D. i. Wiesbaden 94
Dresden. Erneuerungs-Arbeiten am Opernhaus . . 14

Eisenbahnen in Preußen, Neue Vorlage 50
— über die Gemmi . . . 54
— Murgtalbahn 74
— Mühldorf—Freilassing . . 10
— Bahnbauten in Heidelberg 50
— Bahnbauten in Nordamerika 38
— durch die Anden in Bolivien 65
— Städtebahn zw. Düsseldorf und Dortmund 38
— Vororte-Bahnen in Magdeburg 77
— Untergrundbahn in Schöneberg-Berlin 90

Seite

Eisenbahnen. Umwandelung des Dampf-Betriebes in elektrischen, auf den österreichischen Alpenbahnen 94
Eisenbeton. Hohler Schalkörper für Plattendecken 21*
— Stabförmige Betonkörper mit Metallbewehrung und umschließendem Netz . 25*
— Winkelförmiges Balkenelement für Rippenplattendecken 41*
Elektrische Schnellbahn Dortmund-Düsseldorf . . 77
Elektrizitätswerk im ostfriesischen Hochmoor . 26
Entstauber, Firmen . . . 12

Farben-Katalog von Günther Wagner 37
Fenster, nach außen aufschlagend von Asmussen 17*
— mit doppelt verglasten Flügeln von Spengler . . . 33*
Fensterrecht des Nachbars 44, 51, 92
Feuchtigkeit. Durchschlag bei Tapeten 28
Feuersicherheit der Strohdächer 20, 64
— und Schindeldächer . . 104
Formmaschine zur Herstellung von Zement-Hohlblöcken „Phönix" . . . 97*
Frankfurt a.M., Frauenklinik 50
— Kleinwohnungen A.-G. . 102
Friedhofkunst-Ausstellung in Bremen 42
Fundament für eine Gasexplosions-Maschine, Beseitigung d. Schwingungen 12
— Störendes Geräusch durch eine Buchdruckerei . . 96
— bei Benutzung einer alten Wallmauer 103
Fußboden-Bekleidung bei Samen-Darren 100
— für Krankenhäuser . . . 88
— Parkettboden, Verhalten des Holzes 96

Gas. Blaugas 40, 56
Gebührenordnung des Verb. d. Arch.- u. Ing.-V. Auslegung derselben bei Berechnung 4, 8, 12, 16, 24, 32 (Innenausstattung), 40, 96 (stat. Berechnung eisern. Träger)
— Zeugen- u. Sachverständigen-G. 12, 99
Grenzmauer u. Fensterrecht 51
Gründung. Form zur Herstellung von Blechrohr-Betonpfählen v. Janssen . 1*
— Einführung von flüssigen Massen usw. in Schlamm usw. zur Bildung tragfähiger Körper 45*

Seite

Hafenbauten in Hamburg (Kosten) 22
— Rheinhafen von Karlsruhe 58, 98
— Floßhafen bei Mainz . . 90
— bei Ratibor 53
— in Triest 2
Haftpflicht eines Geschäftsführers 68
Hamburg. Atlantic-Hotel . 78
— Archäolog. Museum . . 86
Heimatschutz i. Deutschland 17
— in Tirol 6
— -Verein in Worpswede . 20
Heimstätten-Genossenschaft Neckarhalde in Esslingen 10
— Beamten-H.-G. in Rixdorf 74
Heizung. Austrocknungs-Gesellsch. in Berlin 29, 52, 68
— Zentrale H. für eine Villa 52, 64, 72
— Dauerbrand-Kessel Autokratos 61
— Radiatoren der Buderus'schen Eisenwerke . . . 73
— „Reformkessel" f. Zentralh. 85*
Holzhäuser, transportable Firmen 35
Honorar für getane und entgangene Mehrleistung . 16
— Befriedigung des Arch. H. bei Konkurs des Gemeinschuldners 36
— -Zahlung für Nebenarbeit 63
— -Zahlung für die stat. Berechnung der eis. Träger im Hochbau 96
Hotel Atlantic in Hamburg 78

Imprägnierung von Kalksandziegeln 88
Innsbruck. Botanischer Garten 58
Isolierung von Abfallrohren gegen Geräusch . . . 4, 20
— von Backsteinmauern gegen Durchschlagen des Putzes 60, 84
— feuchter Wände bei Tapezierung 28
Italien. Wohnbaracken von Siebel 30
Japan. Parlaments-Gebäude in Tokio 42
Jena. Erhaltung der Camsdorfer Brücke 50
Jerusalem. Deutsche Bauten 82

Kalender für Radiatoren der Buderus'schen Eisenwerke 73
Kanal. Guadalquivir-K. in Spanien 65
— -Bauten in Schweden 14, 65
— Kiel-Elbe-K. 90
Kanalisierung des Neckar 73, 82
Kanalisation. Kniehebel-Schachtspreize von Hohnekamp 53*
Katalog der Farbenfabrik Günther Wagner . . . 37
— der Geiger'schen Fabr. für Straßen- und Hausentwässerungs-Artikel 93
Kelleranlage kühl zu halten 4
Kirche. Dau-K in Cöln a Rh 34
— Ev. K in Gelsenkirchen-Bulmke 86
— Pauls-K in Halberstadt . 22
— Ev. K. in Kempen . . . 86
— Ev. K. in Montevideo (Uruguay) 50
— Kath. K. in Pasing . . 94
— Kath. K. in Torgau . . 98
Kitt. Kopalharz-K. in Verbindung von Linoleum u. Dachpappe 36
Konstantinopel. Städtebauliche Umwandelungen . 102

Seite

Konzerthaus i. Bad Nauheim 98
- (Kasino) für Bern . . . 98
Kraftwerk im ostfriesischen Hochmoor 26
— in der Schweiz (Oberhasli) 29
Krankenhaus für Ulm . . 42
Krematorium für Dessau . 54
Kündigungsfrist für Techniker 24, 56

Lichtlage der Klassenzimmer in Schulen 52
Lichtschacht zur bebauten Grundfläche zu rechnen? 84
Literatur. Verzeichnisse 2, 6, 10, 14, 18, 22, 26, 30, 34, 39, 43, 47, 50, 54, 58, 62, 66, 70, 74, 78, 83, 87, 94
— -Angabe über Sammlung von Verträgen und Bedingungen für Bauausführungen 36
Lohnsteigerungen im Berliner Baugewerbe seit 1871 41
Lübeck. Irrenanstalt . . . 10
Lüftung. Ozon-L.-Apparate von Siemens & Halske . 5
— Entlüftung eines Restaurationslokals . 88, 100, 104

Madrid. Gran Via . . . 22
Magdeburg. Vororte-Bahnen 77
Mailand. Freilegung von S. Ambrogio 78
Mannheim. Neckarauer Wald als Parkanlage 29
Maschine zur Herstellung von Zement-Hohlblöcken „Phönix" 97*
Meißen. Einweihung der Türme am Dom 10
München Korpshaus Cisaria 10
— Umbau des Spatenkellers 93
— Zirkus Stosch 1
Muschelkalk z. Fassadenputz 80

Nachbarrecht (Fenster, Grundmauern) 92
Nachforderung des Architekten bei veränderter Bauausführung 28
Neckar-Korrektion bei Tübingen 38
Niederschlag an einer Betondecke in einer Werkstatt 32, 40, 52
Nürnberg. Künstlerhaus . 18

Ozonlüftung-Apparate von Siemens & Halske . . . 5

Paris. Museum „Paris Monumental" 2
Preise für Ziegelsteine usw. in Berlin . . . 43, 70, 91
Preußen. Haupt- u. Sekundärbahn-Vorlage . . . 50
Putz, Auswitterung . . 60, 84
— Muschelkalk zu Fassaden-Putz 80

Radiatoren-Kalender 1909 der Buderus'schen Eisenwerke 73
Rathaus in Amberg . . . 58
— für Bilin 14
— in Tübingen 78
Reitbahnen-Unterboden . 52, 60
Rixdorf. Beamten-Heimstätten-Genossenschaft . 74
Rügefrist bei Werkmängeln 100
Rußland. Kanalverbindung zw. Riga u. d. Schwarzen Meer 61

Sanddurchwurf, beweglicher 65
Sandstein, Mittel gegen Verwitterung 12

Seite

Säulen in Beton mit Metallbewehrung aus Längsstäben u. umschließendem Netz 25*
Schachtspreize, Kniehebel von Hohnekamp . . . 53*
Schadenersatz für ausgeführte und entgangene Mehrleistung? 16
— infolge von Mängeln an einem Bauwerk . . . 60, 92
— für verloren gegangene Zeichnungen bei einem Wettbewerb 75
— b. vorzeitiger Ingebrauchnahme eines noch nicht ausgetrockneten Hauses 92
Schalldurchlässigkeit, Behinderung von Abfallrohren gegen 4, 20
— einer Kegelbahn unter einer Turnhalle 36
— schallsichere Türen . . 76
— und Erschütterung durch Buchdruck-Pressen im Nachbargebäude . . . 96
Schiebetür mit zwei versetzt zu einander angeordneten Aufhängepunkten . . . 57*
Schiffahrt. Vertiefung des Waals (Unterrhein) . . 70
— -Verbindung zw. Rhône und Rhein 70
— Regulierung auf d. Rhein zw. Sondernheim und Straßburg 102
— Schwedische Kanal-Entwürfe 14, 65
— Verbesserung der Wasserwege an der atlantischen Küste in Amerika . . . 38
— Kanalverbindung zwisch. Riga u. dem Schwarzen Meer 61
Schornstein, niedriger des Nachbars höher führen 28, 71
Schulhaus. Höhere Mädch.-Sch. in Göppingen . . 82
— im Stadtteil Mühlburg in Karlsruhe i. B. 90
— in Partenkirchen . . . 46
— in Reichenhall 42
— Techn. Lehranstalten in Offenbach a. M. 90
— in Tingleff 10
— Lerchenrain-Sch. in Stuttgart 89
— Sammelschulgebäude zw. Untertürkheim u. Wangen bei Stuttgart 90
— Lage der Klassenzimmer 52
Schutz von Sandstein gegen Verwitterung 12
— von Kalksandstein-Fassad. 88
— von Betonbehältern für Kohlen-Waschwasser . 32
— -Verein der Berliner Bauinteressenten 69
Schweiz. Kraftwerk d. Oberhasli-Bern 29
Soennecken's Füllfläschen für Gold-Füllfedern . . 77
Sternwarte in Treptow bei Berlin 61
Steuer. Gewerbesteuer-Veranlagung 75
Steyer. Erhaltung d. Stadtbildes 82
Strohdächer feuersicher 20, 64
— und Schindeldächer gegen Feuer zu schützen . . . 104
Stuttgart. Kunsthalle . . . 46
Suez-Kanal. 50jähr. Bestehen 86

Talsperre in Deutschland und Neye-T. 90
— im Kreise Montjoie . . 98
— bei Rötgen in der Eifel 81
Techniker, Kündigungsfrist 24, 56

Seite

Terrassen-Plattenbelag im Freien 88, 104
Theater in Bozen 14
— Stadt-Th. in Heilbronn . 54
— Stadt-Th. in Posen . . 30
— Engl. Shakespeare-Nat.-Th. 58
Titel „Baumeister" führen . 24
— Bezeichnung „Architekt" 28
— Diplom-Architekt bezw. Ingenieur 99
Trockenheizung der „Austrocknungs-Ges. in Berlin" 29, 52, 68
Tübingen. Neckar-Korrektion 38
Tür. Schiebe-T. mit zwei versetzt zueinander angeordneten Aufhängepunkten 57*
— schallsichere T. 76
Türrahmen aus Profilstäben zusammengesetzt (Mannstaedt) 49*
Turin. Freilegung eines römischen Theaters . . . 6

Veranda, Begriff derselben 20
Verjährungsfrist für Werklohn usw. . . 36, 48, 55, 99
Versicherungspflicht von Angestellten bei gemischtem Arch.-Betrieb . . . 8
Verträge, zweideutige Wortfassung 8
Verwitterung von Sandstein aufhalten 12
Villenkolonie Buchschlag 21, 101

Wände, feuchte, Ursache? . 28
— Verstärkendes Eisengerüst für W. aus lotrechten Flachschienen 81*
— Lehmdraht-W. für ländliche Bauten 101
Wasserbauten in Nord-Amerika 49
Wasserhahn „Ideal"-Ventil von Buhl 77*
Wasserkraft-Anlagen in der Schweiz 29
— bei Rosenheim 34
— des Lech 90
Wettbewerbs-Entwurf, Eigentumsrecht 55
— Veröffentlichung der Mitarbeiterschaft 79
Wiederherstellung des „Quartiere degli Elementi" im Palazzo Vecchio in Florenz 2
— des Castello Sforzesco in in Mailand 2
— des Rembrandt-Hauses in Amsterdam 6
— der Pauls-Kirche in Halberstadt 22
— des Bolongaro-Palastes in Höchst a. M. 98
Wien. Borromäus-Brunnen 98
— Karlsplatz u. Stadtmuseum 46
— Wiederherstellung der Minoriten-Kirche . . . 82
— Palais der französischen Botschaft 94
— Türkenschanz-Park . . 22
— Volksbildungshaus . . . 34
Windmühlen-Baufirma . . 84
Wohnbaracken i. Süditalien von Siebel 30
Wohnungen, kleine, in Frankfurt a. M. 102

Zement-Hohlblock-Maschine „Phönix" von Gaspary 97*
Zirkus Stosch in München 1
Zubehör zu Gebäuden Niederdruck-Dampfheizungen sind kein Zubehör, sondern wesentliche Bestandteile 99

NEUBAU DES RATHAUSES IN FRANKFURT A. MAIN. * ARCHITEKTEN: KGL. BAURÄTE FRANZ VON HOVEN UND LUDWIG NEHER IN FRANKFURT A. M. * ANSICHT DES EINGANGES VOM PAULSPLATZ MIT BRÜCKE ÜBER DIE BETHMANNSTRASSE ZUM NORDBAU. * * * * * * *

DEUTSCHE * * BAUZEITUNG * * XLIII. JAHRGANG 1909 * * * NO. 1/2. * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

Neubau des Rathauses in Frankfurt am Main.

Architekten: kgl. Bauräte Fr. v. Hoven und L. Neher, Frankfurt a. M.

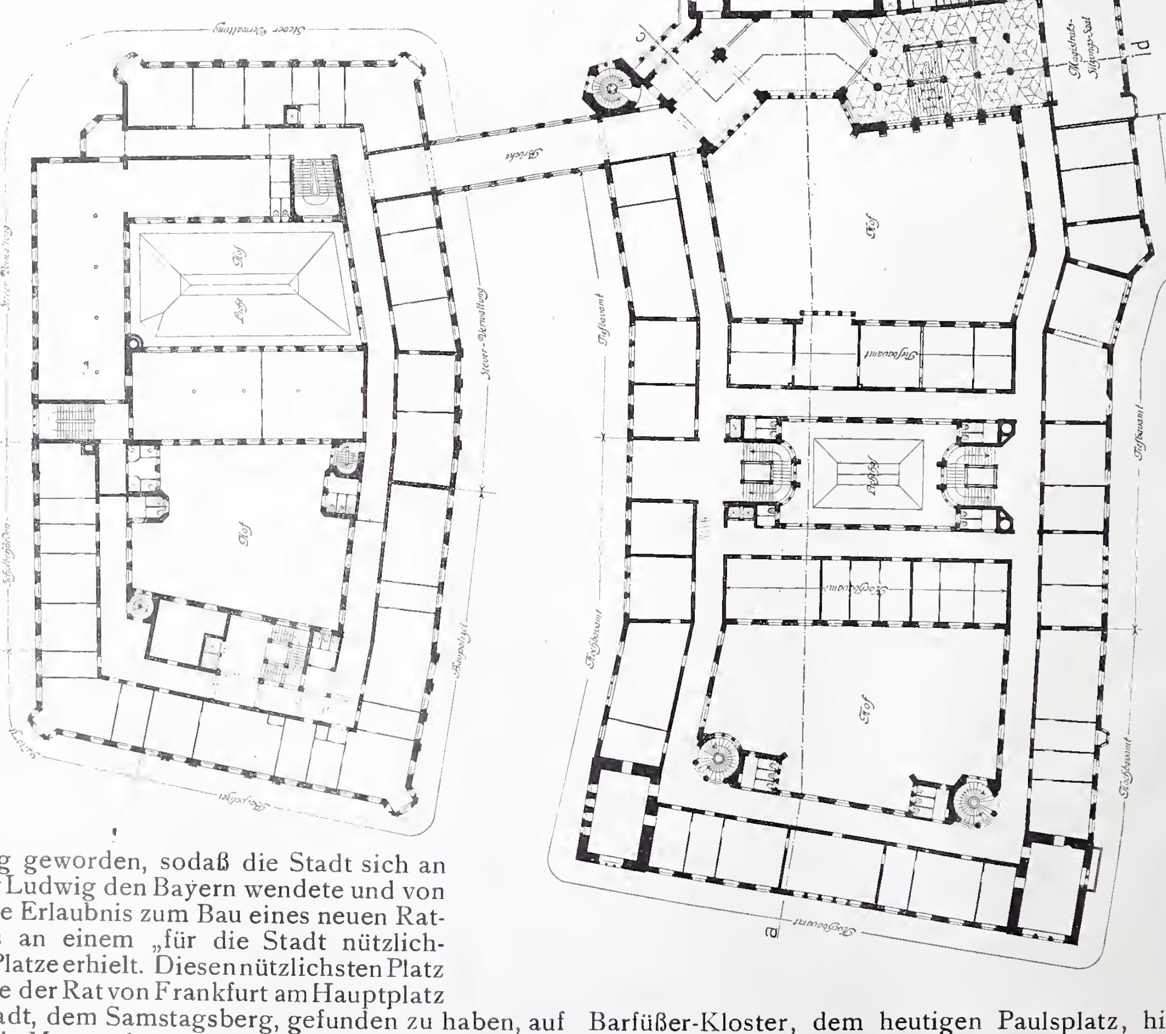
Hierzu eine Bildbeilage.

Vom die Sommersonnenwende des abgelaufenen Jahres ist in Frankfurt am Main der westliche Teil des Nordbaues der neuen Rathausgruppe seiner Bestimmung übergeben und damit eine Baugruppe ihrer Vollendung zugeführt worden, die nach der Größe der bewältigten Aufgabe, wie nach der besonderen Art der örtlichen Verhältnisse, denen sie angepaßt werden mußte, zu den eigenartigsten baulichen Schöpfungen der Gegenwart zählt. Wir waren bereits vor Jahren — im Jahrgang 1900, No. 82 der „Deutschen Bauzeitung“ — in der Lage, die Entwürfe für die Baugruppe unseren Lesern darzubieten und

XLIII. JAHRG. № 1-2. BERLIN, DEN 5. JANUAR 1909.

können nunmehr, wieder durch die Güte der Architekten, den Lesern der „Deutschen Bauzeitung" über die vollendeten, seit einiger Zeit ihrer Bestimmung übergebenen Bauten unter Beigabe zahlreicher Abbildungen berichten. Doch zuvor sei ein kurzer historischer Rückblick gestattet.

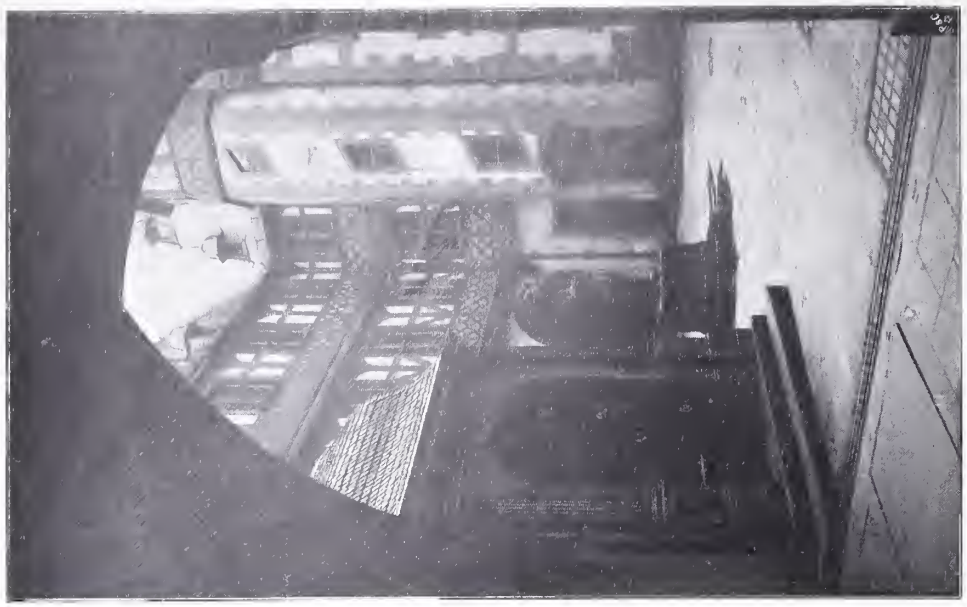
Unter den Städten des mittelalterlichen Deutschland gab es wenige, die an geschichtlicher Bedeutung der alten Mainstadt gleich kamen, der Kaiser Karl IV. im Jahre 1356 durch die Goldene Bulle die Eigenschaft der gesetzlichen Wahlstatt verliehen hatte und die seit dem XIV. Jahrhundert in ihren Mauern die wichtigsten politischen Begebenheiten der deutschen Vergangenheit sich abspielen sah. In Frankfurt wurden wiederholt Reichstage abgehalten und hier war es auch, wo seit 1562 mit vielem Prunk die Krönungen der deutschen Kaiser stattfanden. Der Ort, wo die Haupthandlungen der deutschen Kaisergeschichte vor sich gingen, der das ganze malerische und prunkvolle Getriebe der Geschlechter - Versammlungen Deutschlands sah, war der Römer, die Stätte, wohin zu Beginn des XV. Jahrhunderts die Leitung der Stadt übersiedelte, nachdem die wiedergekehrten Zeiten der Ruhe nach Fehden, die der Stadt schwere Lasten auferlegten, ihr eine aufsteigende Entwicklung ermöglichten. Das alte Rathaus, das in der Nähe des Domes stand, war mit der fortschreitenden Entwicklung der Stadt und den mutmaßlichen Forderungen, welche durch die Erweiterung des Domes an dessen nächste Umgebung gestellt wurden, unzulänglich und sein Raum zugleich für sakrale Zwecke notwendig geworden, sodaß die Stadt sich an Kaiser Ludwig den Bayern wendete und von ihm die Erlaubnis zum Bau eines neuen Rathauses an einem „für die Stadt nützlichsten" Platze erhielt. Diesen nützlichsten Platz glaubte der Rat von Frankfurt am Hauptplatz der Stadt, dem Samstagsberg, gefunden zu haben, auf dem die Messe abgehalten wurde und sich der dichteste Verkehr entwickelte. Er erwarb hier im März des Jahres 1405 die beiden privaten Häuser „Römer" und „Goldener Schwan", von welchen, wie unser Lageplan auf folgender Seite zeigt, der „Römer" nach dem Römerberg, der „Goldene Schwan" dagegen nach dem



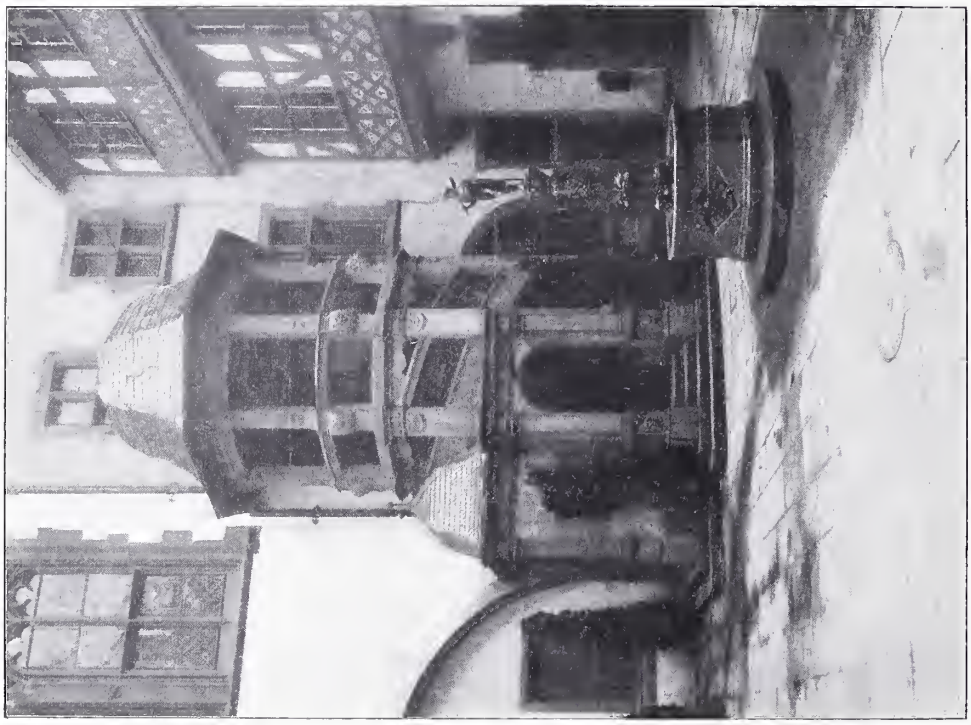
Barfüßer-Kloster, dem heutigen Paulsplatz, hinausging. In den folgenden Jahren fand der Umbau der beiden Häuser zu einem Rathause statt. Das Erdgeschoß bestand aus großen gewölbten Hallen, die wäh-

rend der Meßzeit als Kaufräume dienten; im Ober-Geschoß entstand aus der Zusammenziehung zweier Geschosse der Kaisersaal, der gelegentlich auch dem

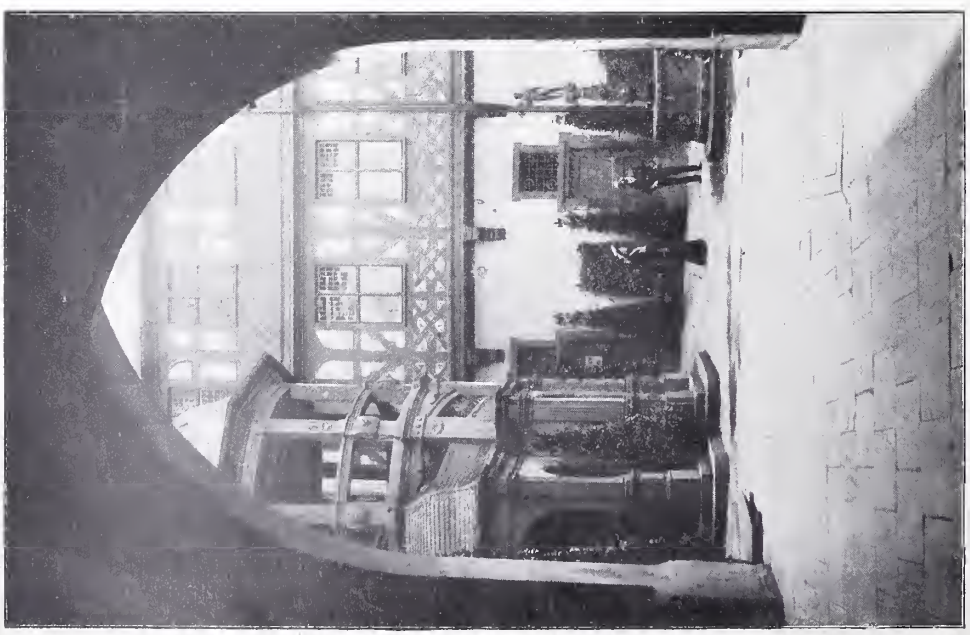
Handel überwiesen wurde; es entstanden ferner die Schreiberstube, vermutlich als besonderer Anbau im Hofe, die Ratsstube und die Fassade am Römerberg mit den Treppengiebeln. Nach dem Königsdiarium des Kaisers Matthias aus dem Jahre 1612 hatte der Römer eine Art vorübergehenden Vorbaues, den auch das seitlich angrenzende Haus Limpurg zeigte. Die blühende Entwicklung Frankfurts als Handelsstadt, vor allem seiner Messen und seines Wechselverkehres, eine Entwicklung, die es an die erste Stelle des mitteleuropäischen Handels brachte, machte bald die Räume der städti-



Römerhöfchen mit Blick auf den Treppenturm des Hauses Silberberg.



Treppenturm und Herkulesbrunnen im Römerhöfchen.



Römerhöfchen mit Blick auf die Rückfassade des Hauses Silberberg.

schen Verwaltung im Römer unzulänglich, sodaß der Rat sich gezwungen sah, angrenzende Gebäude für die Zwecke der städtischen Verwaltung zu erwerben und einzurichten. Es waren drei Gebäude, die den hier zu schildernden Neubauten zu Beginn unseres Jahrhunderts weichen mußten: das Haus „Frauenrode“, das im Jahre 1424 erworben wurde, die „Viole“, die 1510 in den Besitz der Stadt überging, und das Haus „Schwarzenfels“, das den Besitzer 1542 wechselte. Nach etwas mehr als 50 Jahren schon, 1596, wurde der städtische Besitz abermals wesentlich erweitert durch Ankauf des vom Römerberg zum Paulsplatz durchgehenden Hauses „Löwenstein-Wanebach“, das, wie unser Lageplan zeigt, ähnlich gelagert ist, wie die Häusergruppe Römer-Goldener Schwan und an diese unmittelbar angrenzt. Während des XVII. Jahrhunderts fanden einige charakteristische bauliche Veränderungen im Inneren und Aeußeren der Römergruppe statt. Im Inneren wurde für die Krönung des Kaisers Matthias im Jahre 1612 der Kaisersaal vergrößert und erhielt im wesentlichen seine heutige Raumwirkung. Wichtiger, für das Stadtbild bedeutsam, wurden die Veränderungen im Aeußeren. Wie eine schöne Ansicht des Römerberges aus dem Krönungsdiarium des Kaisers Leopold I. aus dem Jahre 1658 zeigt, erhielten jetzt der Römer, das neu erworbene Haus Löwenstein und auf der anderen Seite des Römers das noch nicht im Besitz der Stadt befindliche Haus Alt-Limpurg drei harmonische Treppengiebel mit einheitlicher Fassadenmalerei.

Die bisher geschilderten baulichen Umgestaltungen der Römergruppe jedoch treten zurück gegen die Umgestaltungen, die im Jahre 1731 anhoben. Es

entstand in den Jahren 1732—1735 mit glanzvoller künstlerischer Ausstattung das Wahlzimmer mit kuppelüberwölbtem Vorplatz; es wurde ferner von der Römerhalle zum Kaisersaal die neue Kaisertreppe gebaut und zu der im Januar 1742 stattgehabten Krönung Kaiser Karls VII. durch Colomba mit Gemälden geschmückt. Es waren die letzten Zeugnisse der großen Geschichte des Römers, der bald aus dem Mittelpunkte des geschichtlichen Lebens Deutschlands verschwindet. Im Jahre 1792 fand hier das letzte Krönungsmahl und 10 Jahre später die letzte Volkszeremonie, das aus dem Mittelalter überkommene Pfeifergericht statt. 1846 verlor die Römerhalle auch ihre Bestimmung als Kaufhalle. Das politische Leben der Nation, das im Bundestag und der Nationalversammlung seine Aeußerungen fand, war 1848 in die Paulskirche übergesiedelt.

Nunmehr aber beginnt die Bedeutung der Römergruppe als Sitz der neueren städtischen Verwaltung. In den ersten Jahrzehnten des XIX. Jahrhunderts erhielt der

Ansicht der Römergruppe nach der Wiederherstellung durch Baudirektor Max Meckel in Freiburg i. Brg.

Kaisersaal wiederholte Umgestaltungen und die Kaiserbilder, die ihn heute noch schmücken. Die Entwicklung der Stadt, die in der Mitte des XIX. Jahrhunderts lebhaft einsetzte, machte bald die Vergrößerung und Erweiterung der städtischen Verwaltungsräume notwendig, sodaß die Stadt Frankfurt 1843 das Haus „Frauenstein“ am Römerberg und das „Salzhaus“ an der Ecke Römerberg und Paulsplatz ankaufte. Eine in noch größerem Umfang gedachte Erweiterung scheiterte jedoch vorläufig an der Uneinigkeit der städtischen Körperschaften und kam erst gegen Ende des vorigen Jahrhunderts zustande. In dieser Zeit fand die Erwerbung der beiden Häuser „Limpurg“ und „Silberberg“ statt, sodaß damit nunmehr sämtliche Gebäude am Römerberg zwischen Wedel- und Limpurger-Gasse in den Besitz der Stadt übergegangen waren. Nun kam in den Jahren 1896—1900 der Umbau der Römerfassade und der Fassaden der Häuser Limpurg und Löwenstein zu einer einheitlichen, dreigiebeligen Baugruppe, wie sie bereits das Krönungs-Diarium des Kaisers Leopolds I. vom Jahre 1658 zeigte. Die Neugestaltungen erfolgten nach den Entwürfen des Baudirektors Max Meckel in Freiburg, der aus einem 1889 ausgeschriebenen Wettbewerb als Sieger hervorgegangen war und welchem der Maler Peter Becker als künstlerischer Mitarbeiter zur Seite stand. Unsere Abbildung hierunter zeigt die Fassade der Römergruppe nach ihrer Umgestaltung durch Meckel. Fast gleichzeitig erfolgte der Umbau des Hauses Löwenstein für die städtische Verwaltung; es enthält im ersten Obergeschoß den Trausaal, zu dem die berühmte Kaisertreppe den Zugang vermittelt. Die beiden Häuser Limpurg und Silberberg wurden 1877 in die Räume für die städtische Verwaltung aufgenommen. Gleichfalls durch Meckel umgebaut, enthält das Haus Alt-Limpurg im Obergeschoß einen Sitzungssaal für die Stadtverordneten-Versammlung, der durch das schöne Treppentürmchen im Römerhöfchen zugänglich ist, und im Erdgeschoß die Geschlechterstube. Der zierliche Herkulesbrunnen, den unsere Abbildung des Römerhöfchens S. 4 zeigt, ist eine Stiftung von Manskopf aus dem Jahre 1904 und ein Werk des Bildhauers J. Kowarzik. Die fensterreichen Häuser Frauenstein, Wanebach und das Salzhaus wurden für die Zwecke der städtischen Verwaltung im Jahre 1887—1888 durch Koch umgebaut und wiederhergestellt. Dabei wurden die Malereien mit Sorgfalt erneuert.

Das nun war die gegebene Sachlage, an welche die Architekten der Neubau-Gruppe anzuknüpfen hatten: fürwahr, keine leichte Aufgabe, wie schon die längere Vorgeschichte der Neubauten erraten läßt. Die Klagen über Raummangel bei der städtischen Verwaltung Frankfurts gehen lange Jahre zurück. Mit dem wirtschaftlichen und sozialen Aufblühen der Stadt nach dem großen Kriege unserer Zeit konnte die Römergruppe die Raumerfordernisse immer weniger befriedigen, sodaß allmählich die Räume der städtischen Verwaltung an zahlreichen Stellen zerstreut waren, was für einen geregelten Geschäftsverkehr als überaus hinderlich empfunden wurde. Bei allen Erwägungen über eine Aenderung dieser Verhältnisse sah sich aber die

Stadtverwaltung vor der gebieterischen Pflicht, die geschichtliche Bedeutung der Römergruppe zu erhalten und in den Römerbauten, die seit 500 Jahren städtischen Verwaltungszwecken gedient hatten, den Schwerpunkt der städtischen Verwaltung zu lassen. Es hatte nicht an anderen Vorschlägen gefehlt. Es wurde der Plan erörtert, den Römer zu einem Museum umzugestalten. Neben diesem Gedanken einher ging bei einer Verlegung des Rathauses die Furcht, daß das Schicksal der alten Häuser dann bald abzusehen sei. Und so reifte der grundsätzliche Entschluß, ein neues Rathaus, das nicht allein sämtliche zerstreuten Aemter, sondern auch die Fest- und Repräsentationsräume zu umfassen hatte, im unmittelbaren Anschluß an die alte Römergruppe zu errichten. Dabei trat jedoch als erste die Hauptfrage auf, nach welcher Seite der nunmehr als Erweiterungsbau aufzufassende Neubau sich erstrecken solle. Nach der bestehenden Sachlage, nach welcher der Römerberg und der Paulsplatz als gegebene Faktoren betrachtet werden mußten, ergab sich eine Erstreckung des Erweiterungsbaues nach Westen als das Naturgemäße. Die Absicht der Anlage eines neuen Straßenzuges, der die Altstadt von Westen nach Osten zu durchqueren bestimmt war, der Bethmann-Straße und in ihrer Verlängerung der Braubach-Straße, kam dem Gedanken der Erweiterung nach Westen entgegen. Jedoch erwuchsen dem Plane noch erhebliche Schwierigkeiten, an welchen eine Reihe von Vorentwürfen des städtischen Hochbauamtes scheiterten. Diese Schwierigkeiten bestanden einmal darin, daß den südlichen Anwohnern des Rathauses die Durchfahrtsrechte, die sie bisher an der Römergasse hatten, erhalten bleiben mußten, und daß anderseits der „Gläsern Hof", ein von Römergasse, Karpfengasse und Kerbengasse begrenztes viereckiges bebautes größeres Gelände sich wie ein Keil in das für den Erweiterungsbau in Aussicht genommene Gebiet hineinschob. Auch hielt man lange Zeit an dem Gedanken fest, die an der Kerben- und der Römergasse gelegenen Häuser Schwarzenfels, Viole und Frauenrode mit dem Archivturm zu erhalten. Erst als man sich notgedrungen zu dem Entschluß durchgerungen hatte, sowohl diese drei Häuser wie auch den „Gläsern Hof" trotz ihres historischen Wertes der größeren Notwendigkeit zu opfern, erst dann war die Bahn zu freieren Gestaltungen frei. Den übrigen Rücksichten konnte im Neubau wohl Rechnung getragen werden.

Es übernahmen nun 4 Architekten der Römer-Baukommission, die Hrn. F. v. Hoven, F. Luthmer, L. Neher und H. Th. Schmidt die Aufgabe, für den Erweiterungsbau des Rathauses Entwürfe auszuarbeiten. Schon bei den Vorarbeiten durch das städtische Hochbauamt hatte sich erwiesen, daß das zunächst in Aussicht genommene Gelände nicht genüge, auf ihm die sämtlichen Amtsräume der städtischen Verwaltung unterzubringen. Man beschränkte sich daher nicht mehr auf das von Bethmann-Straße, Buch- und Römergasse begrenzte Gelände, sondern faßte bei der Planbearbeitung gleich auch die nördlich der Bethmann-Straße gelegene, von Kornmarkt und Barfuß-Gasse begrenzte Fläche ins Auge. Die Verbindung der getrennten Bauteile war durch eine Brücke über der Bethmann-Straße gedacht. Bei den Entwurfsarbeiten war zugleich der organische Anschluß der Neubauten an die Römergruppe bedungen und wir wollen es gerne glauben, wenn berichtet wird, daß sowohl diese Bedingung wie die von den staatlichen und städtischen Behörden gestellten Forderungen, die wertvollen Teile der dem Abbruch verfallenden Häuser tunlichst den Neubauten wieder einzufügen, die Lösung der Aufgabe zu einer ungewöhnlich schwierigen machten. Die Bedingung dieser mühevollen Einzelarbeit ist vielleicht auch eine Erklärung dafür, daß man zur Gewinnung von Entwürfen für diese großartige Anlage von einem allgemeinen deutschen Wettbewerb absah. Die Angrenzer der Römergasse wurden durch den Beschluß befriedigt, diese Gasse durch einen Hof mit zwei einander diagonal gegenüberstehende Durchfahrten zu ersetzen.

Die weitere Entwicklung der Angelegenheit hatte nun zur Folge, daß die Hrn. v. Hoven und Neher beauftragt wurden, gemeinsam einen der Ausführung zugrunde zu legenden Entwurf auszuarbeiten. Dieser wurde im Sommer des Jahres 1900 von der Stadtverordneten-Versammlung zur Ausführung bestimmt. Es wurde nunmehr ein Rathaus-Baubureau begründet, an dessen Spitze für die künstlerische Bearbeitung der Ausführungsentwürfe Hr. Arch. Hellmuth Cuno trat, während die örtliche Bauleitung in nebengeordneter Stellung Hrn. Arch. Stephan Blattner übertragen wurde. In achtjähriger Bautätigkeit, die im Sommer 1908 abschloß, ist darauf das entstanden, was wir nunmehr in Kürze in Wort und Bild darstellen wollen. —

(Fortsetzung folgt.)

Der Neubau der St. Pauli-Landungsbrücken zu Hamburg.

Von Ingenieur R. Schacht in Hamburg. (Hierzu die Abbildungen S. 8 und 9.)

Das Elbufer vor St. Pauli, dem westlichen Stadtteil Hamburgs, diente in seinem oberen, an die innere Stadt grenzenden Teile schon lange dem unterelbischen Schiffsverkehr. Gleich zu Beginn heimischer Dampfschiffahrt im Jahre 1839 wurde hier eine hölzerne Landungs-Anlage gebaut, die schon bald vergrößert werden mußte. Auch für die Seeschiffe der 1847 gegründeten Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-A.-G. (Hamburg-Amerika-Linie genannt) wurde dort die Abfertigungsstelle mit dem jetzt beseitigten sogenannten Aktien-Speicher eingerichtet. Ein durchgreifender Neubau, durch welchen die St. Pauli-Landungsbrücken ihre bisherige, aus dem Lageplan Abbildung 1 ersichtliche Gestalt erhielten, fand in den Jahren 1869 bis 1871 statt. Acht eiserne Pontons von 25 m Länge, 10 m Breite und 2,5 m Höhe, meist unmittelbar nebeneinander liegend, zum Teil durch kleine Brücken miteinander verbunden, bildeten seitdem die Landungsstelle, deren gesamte Anlege-Front annähernd 240 m betrug, außer dem am Ostende später angereihten kleinen Ponton, welches noch heute für den Fährverkehr nach Steinwärder dient.

Für den regelmäßigen Verkehr an den Landungs-Brücken kommen zunächst die Dampfer der vier unterelbischen Reedereien und der Hafen-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Betracht. Die Länge dieser Schiffe schwankt zwischen 28 und 54 m. Hierzu tritt für die Sommermonate der starke Verkehr, welchen die Schnelldampfer des Seebäder-Dienstes der Hamburg-Amerika-Linie (früher Nordsee-Linie) nach Cuxhaven, Helgoland, Norderney und Sylt zu bewältigen haben. Von diesen Dampfern ist der vor zwei Jahren in Dienst gestellte, mit Turbinen arbeitende Doppel-Schraubendampfer „Kaiser" der größte, er faßt bei einer Länge von 96 m 2000 Personen. In neuerer Zeit haben selbst die großen Touristendampfer der Hamburg-Amerika-Linie, z. B. der „Meteor", 98 m lang und 4,88 m tief gehend, die St. Pauli-Landungsbrücken benutzt. Das Anlegen noch größerer Dampfer, wie „Hohenzollern" und „Hamburg" gelegentlich der Anwesenheit S. M. des Kaisers, erforderte bei der bisherigen Anlage noch besondere Vorbereitungen und Vorsichtsmaßregeln.

Am stärksten werden die Anlagen natürlich an Sonn- und Festtagen beansprucht, an welchen zu dem verstärkten Dienst der regelmäßigen Linien noch die zahlreichen Privat- und Extradampfer kommen. Es wurden im letzten Jahre mehr als 1,5 Millionen ein- und aussteigender Passagiere gezählt; an den beiden Pfingsttagen betrug deren Zahl neuerdings 150 000 und z. B. am Sonntag, dem 7. Juli v. J., 43000 Personen.

Unregelmäßig benutzen auch Transportdampfer die Landungs-Anlagen, um englische Pferde oder Schlachtvieh von der Unterelbe und Dänemark auszuladen.

Die ungeheure Steigerung des Verkehres, die an

Zahl und Größe ständig wachsenden Dampfer zeigten in den letzten Jahren mehr und mehr die völlige Unzulänglichkeit der Anlage. Da außerdem die Pontons, welche naturgemäß für die Größe der neueren Dampfer überhaupt nicht konstruiert und deshalb übermäßig in Anspruch genommen waren, sich schon als stark abgängig zeigten, so erschien es geboten, einen völligen Neubau der Landungs-Anlagen vorzunehmen, einen Neubau, welcher sich nicht nur auf eine zeitgemäße Ausgestaltung der Ponton-Anlage beschränken sollte, sondern der auch eine den Verkehrs-Verhältnissen entsprechende Vergrößerung der Zugänge und des Landungsplatzes umfaßte und bei welchem alle sonstigen, den Verkehrs-Bedürfnissen entsprechenden Einrichtungen geschaffen werden konnten.

Die allgemeine Anordnung der Neuanlagen ist aus dem Lageplan Abbildung 2, und dem Querschnitt durch die neue Landungsbrücke, Abbildg. 3 ersichtlich. An die Stelle der einzelnen Pontons tritt eine zusammenhängende Landungsbühne von 420 m Länge und 20 m Breite nach dem Muster der Landing-Stage in Liverpool. Die ganze Anlage ruht auf 109 flußeisernen Schwimmkasten, die in ihrer Konstruktion vollkommen gleich sind. (Vergleiche die verschiedenen Schnitte Abbildungen 4 und 5.) Die Länge eines Kastens beträgt 20 m, die Breite 3 m, die Höhe 1,90 m. Der Tiefgang ist nach völliger Fertigstellung der Bühne einschließlich aller Aufbauten, sowie mit Auflagerung der Brücken 1,1 m. (Blechstärke des Bodens und der Querseiten 9, der Längsseiten und des Deckes 7 mm; die Spanten bestehen am Boden aus Z-Eisen, N.-Pr. N. 16, an den Seiten aus L 65 · 65 · 9, die Deckenbalken aus L 90 · 90 · 11). Die Abstände der Schwimmkasten sind unregelmäßig; unter den Brücken liegen sie ziemlich dicht nebeneinander, zwischen den Brükken konnten größere Abstände gelassen werden. Die Anlagen gestatten, jeden einzelnen Schwimmkasten zwecks Ausbesserung nach hinten herauszuziehen und sofort durch einen anderen bereit gehaltenen Schwimmkasten zu ersetzen, ohne daß dadurch der Schiffs-Verkehr vor der Landungsbühne beeinträchtigt wird. Es ist nach den Erfahrungen, die wir bei zwei ähnlich konstruierten schwimmenden „Zollbühnen“ gemacht haben, nötig, daß jeder Kasten alle drei Jahre einmal ausgewechselt, nachgesehen und neu gestrichen wird. Vier Reserveschwimmkasten sind zu diesem Zwecke gebaut.

Um das Auswechseln eines Kastens zu erleichtern und um zu verhindern, daß er im Falle einer Beschädigung voll Wasser läuft, ist jeder Schwimmkasten in der Mitte durch eine Schottwand und jede Kastenhälfte nochmals durch eine Halbschottwand geteilt. Ein Wegsinken eines leck gewordenen Schwimmkastens wird dadurch verhindert, daß jeder Kasten an drei Stellen an der Querkonstruktion der Bühnen-Längsträger aufgehängt ist. Die Aufhängestangen dieser Vorrichtungen werden durch Schraubenmuttern aus Metall fest gegen die Trägerkonstruktion gepreßt, um so gleichzeitig Verschiebungen der Schwimmkasten zu verhindern. Die Auflager sind unmittelbar unter den Belag des Hauptdeckes gelegt und von oben bequem durch Luken zu erreichen. Auch die Mannlöcher und Pumplochverschraubungen jedes Kastens sind durch diese Luken leicht zugänglich, soweit sie nicht, wie auch die dritte Aufhängung auf dem hinteren Teil der Pontons, frei liegen.

Die Konstruktion des Hauptdeckes, also der eigentlichen Bühne, besteht aus einem Rost von 15 auf der ganzen Länge von 420 m fest vernieteten Blechträgern von verschiedener Höhe als Längsbalken mit Querkonstruktionen aus Profileisen, die zur Aussteifung, zur Aufhängung der Schwimmkasten, zur Aufstellung der Säulen für das Oberdeck und der Poller, sowie zur Auflagerung der hölzernen Balken des Hauptdeckes dienen. Der statischen Berechnung dieser Längsträger wurde eine gleichzeitige Belastung des Haupt- und Oberdeckes von je 300 kg/qm zugrunde gelegt. Als ungünstigste Belastung wurde der Fall angenommen, daß zu beiden Seiten einer voll belasteten normalen Brücke auf eine Länge von je 26 m Haupt- und Oberdeck der Bühne die Höchstlast erhalten, im übrigen aber Bühne und Brücken ohne Verkehrslast seien. Die Beanspruchungen, welche in den Trägern auftreten, wenn ein Schwimmkasten herausgezogen ist, sind auch bei mäßigem Verkehr auf der Bühne noch weit geringer, als die oben festgestellten, sodaß, wie bereits erwähnt, ein Auswechseln der Kasten im allgemeinen ohne jede Betriebsstörung vorgenommen werden kann.

Von Gelenk-Anordnungen wurde Abstand genommen, trotzdem die Ausbildung der Träger als durchlaufende Balken einen sehr erheblichen Mehraufwand an Eisen erforderte. Es geschah das, um eine möglichst ruhige Lage der Bühne vor allem auch mit Rücksicht auf das Oberdeck und die Deckaufbauten zu erzielen. (Gurtwinkel der Träger 100 · 100 · 12 bezw. 130 · 130 · 12, dazu Deckplatten von 260 bezw. 330 · 10 mm. Stehblech 10 bezw. 11 mm stark mit L 80 · 80 · 10 zur Aussteifung.)

Der 5 cm starke, kalfaterte Bohlenbelag des Deckes ist aus australischem Hartholz, sogen. Sarraholz, hergestellt. Er liegt auf Querbohlen, die wiederum auf Längsbalken angebracht sind. Zu beiden wurde mittels Teeröl imprägniertes Föhrenholz verwendet. Die Breite des Hauptdeckes beträgt 17 m, die Bordhöhe ohne jede Verkehrslast 1,95 m, die Neigung des Deckes soll nach der Wasserseite 1 : 40 betragen. Das Deck dient dem freien Verkehr im allgemeinen in einer Breite von 10 m; der übrige Teil ist durch Deck-Aufbauten in Anspruch genommen, welche für den Dienstbetrieb verschiedener Behörden, für Zwecke der Unterhaltung des Bauwerkes oder als Wartehallen, Gepäck- und Verkaufsräume errichtet wurden. Eine kräftige, in einzelnen Tafeln abnehmbare Fender-Konstruktion schützt Deck und Schwimmkasten beim Anlegen der Dampfer (Abbildung 5).

Der nicht durch das Hauptdeck in Anspruch genommene hintere Teil der Schwimmkasten dient in einer Breite von 3 m als niedriger Anlegesteg für Barkassen und Jollen. Die einzelnen Kasten sind hier mit Beton-Estrich abgedeckt und durch Klappen aus Riffelblech miteinander verbunden (Abbildung 4).

Ueber dem östlichen Teil der Landungsbühne ist auf 200 m Länge das schon erwähnte 3 m höher gelegene Oberdeck eingebaut, vor dem die dem Passagier-Verkehr dienenden Seeschiffe anlegen und ihre Passagiere unmittelbar vom Promenadendeck landen bezw. an Bord nehmen können (Abbildungen 2, 3 u. 5). Die Säulen des Oberdeckes sind fest mit den Quer-Konstruktionen des Hauptdeckes vernietet und bilden mit den Querträgern einen steifen Rahmen quer zur Bühnen-Längsrichtung. Die Längsträger sind zwischen diesen Rahmen, welche durch Kopfbänder und zum Teil durch kräftige Streben versteift sind, in Langlöchern beweglich eingehängt. Der Bohlenbelag ist unter Berücksichtigung dieser Beweglichkeit sonst in gleicher Weise wie beim Hauptdeck hergestellt; die Unterseite erhält außerdem eine Deckenverschalung. Bei der Konstruktion der Bühne ist darauf Rücksicht genommen, dieses Oberdeck erforderlichenfalls auf die ganze Länge der Anlage ausdehnen zu können. —

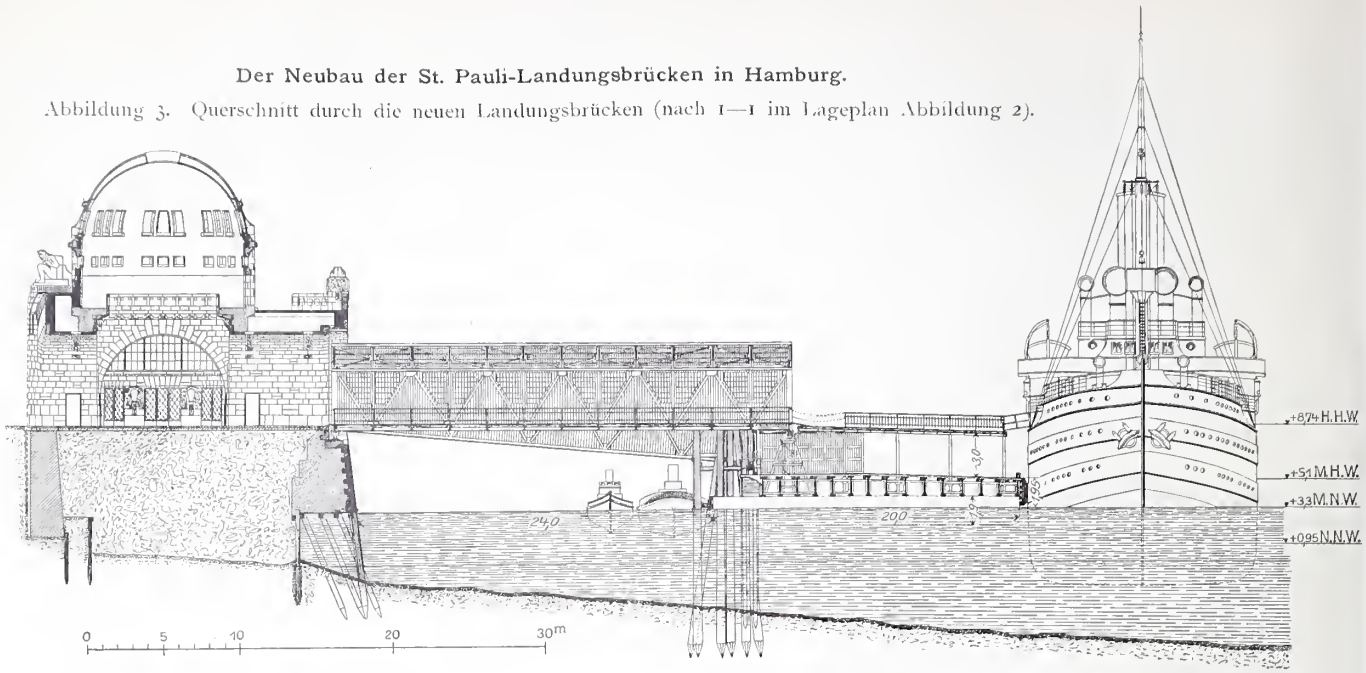
(Schluß folgt.)

Ueber den gegenwärtigen Stand des Simplon-Bauwerkes.

Mitteilungen des Hrn. Ingenieur Dr. Ing. Carl Brandau auf der Hauptversammlung des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Cassel 1908.

Vom Bau des Simplontunnels ist in Tages- und Fachblättern schon oft geschrieben worden, doch beschränkten sich alle Veröffentlichungen auf die Beschreibung der Baueinrichtungen und die mechanischen Kraftmittel oder auf die Schilderung von elementaren Störungen. Aber man hat auch meist unter dem Eindruck von solchen Störungen geschrieben. Gute hämische Freunde hatten uns damals, als die heißen Wasser angeschlagen worden waren, den Rat gegeben, über dem Stolleneingang die Worte Dantes anzubringen: „Ihr, die Ihr hier eintretet, laßt jede Hoffnung fahren“. Sie ersehen daraus, wie niederdrükkend jene Eindrücke gewesen waren. Umsomehr bedürfte es

Abbildung 3. Querschnitt durch die neuen Landungsbrücken (nach 1—1 im Lageplan Abbildung 2).



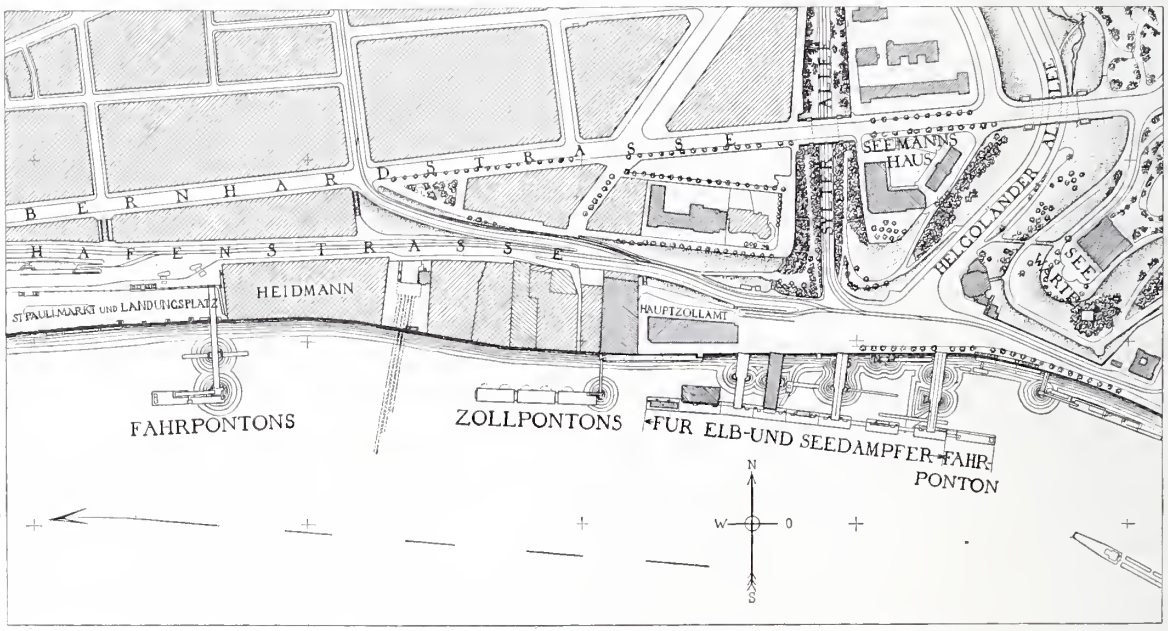


Abbildung 1. Lageplan und Grundriß der alten Landungsbrücken.

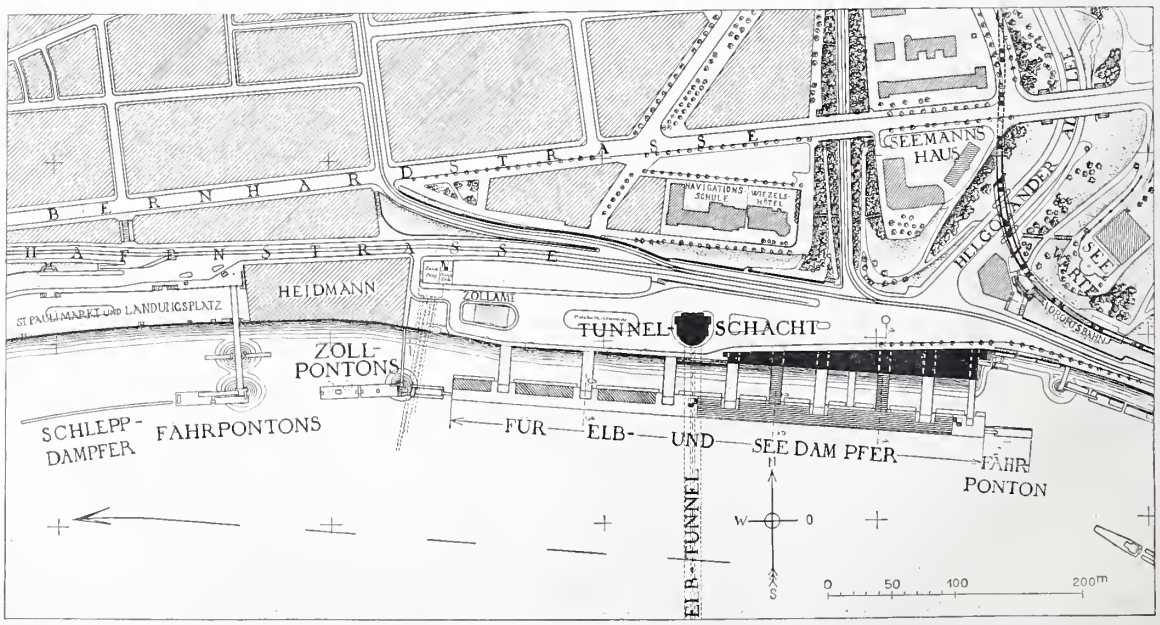
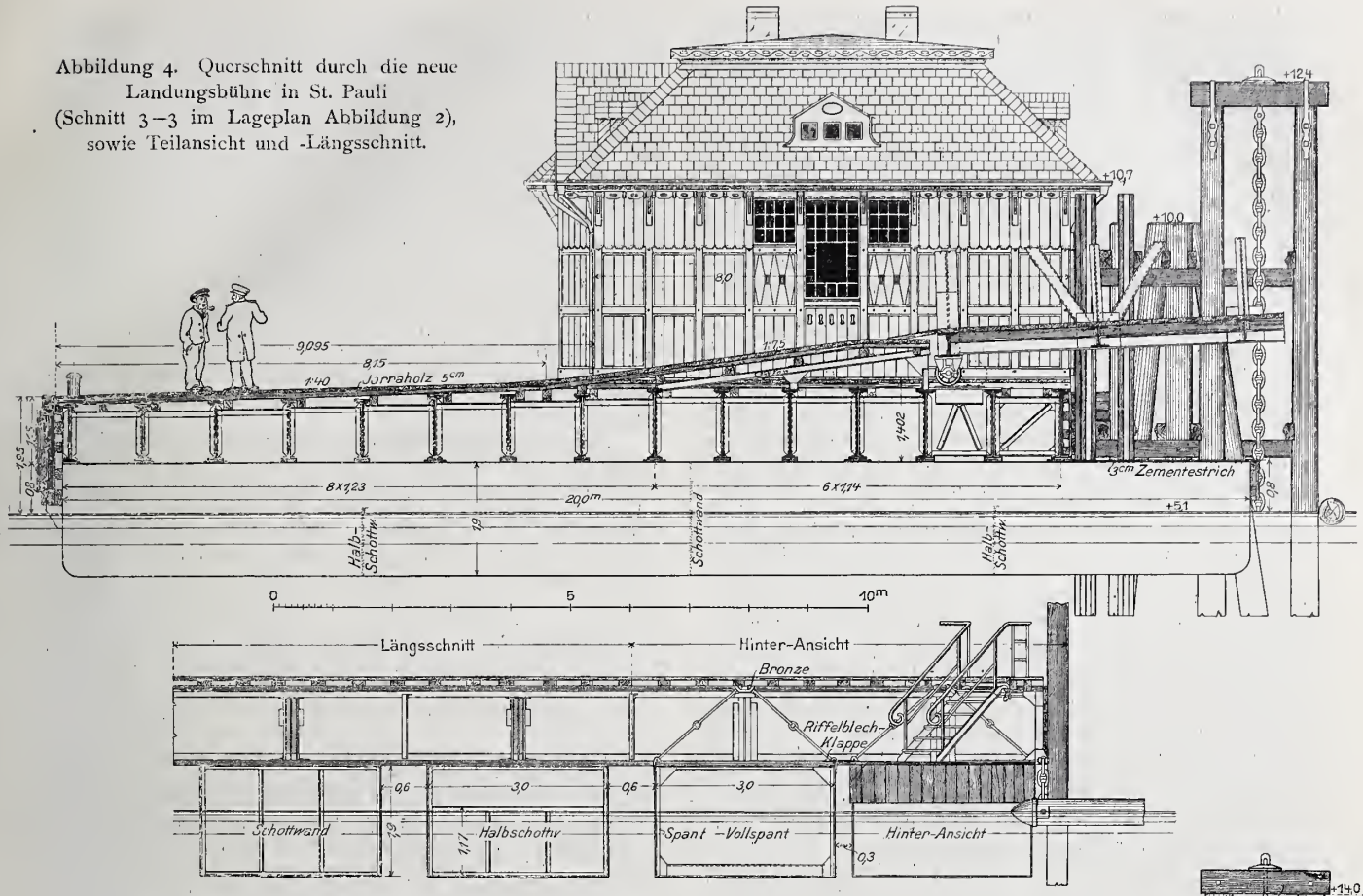


Abbildung 2. Lageplan und Grundriß der neuen Landungsbrücken,

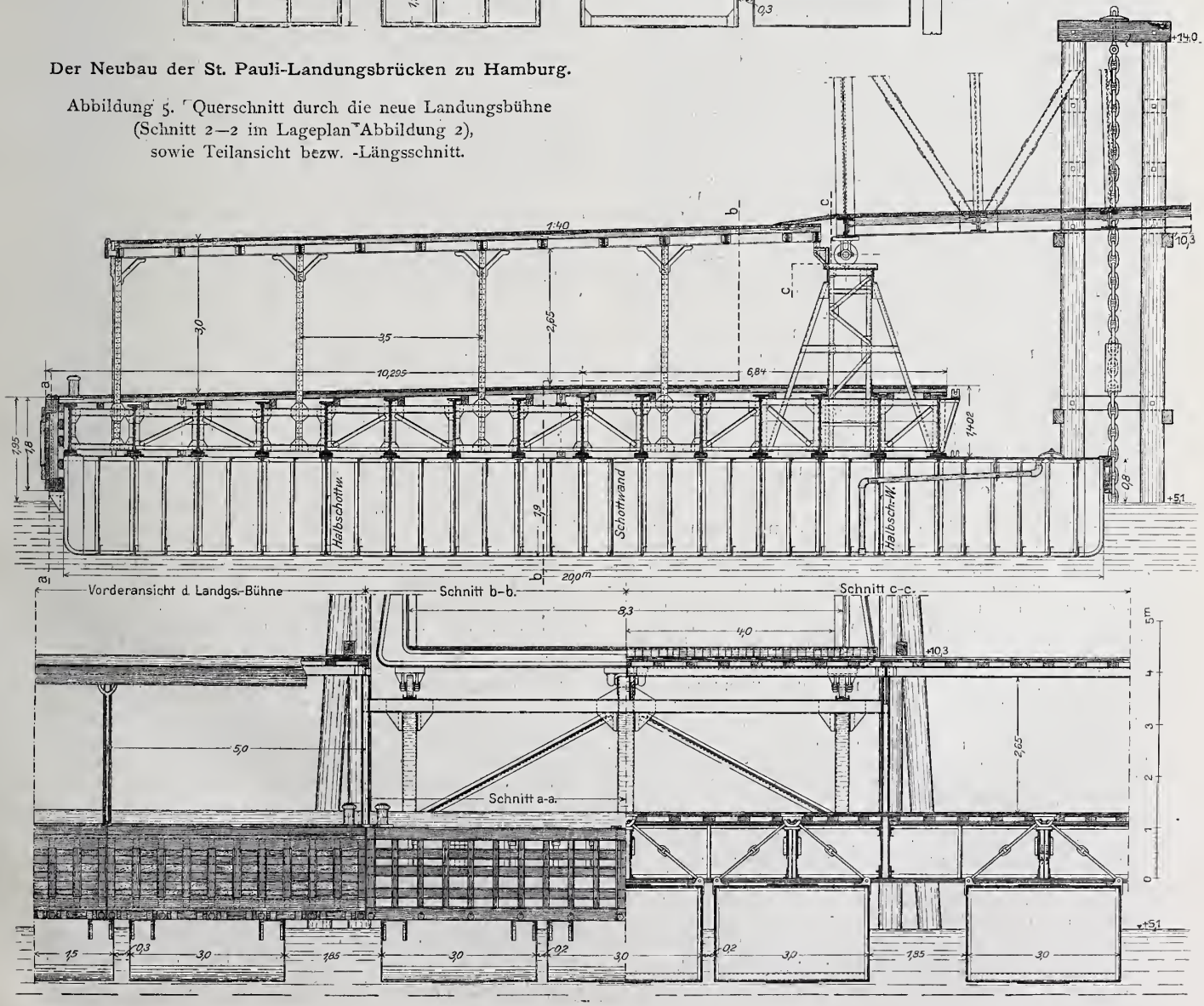
jetzt einer ernsten fachwissenschaftlichen Abhandlung, die darauf zielt, vor Allem das Gesetzmäßige in den Erscheinungen in der Erdtiefe, wo wir den Simplontunnel bauten, zu erkennen. Heutzutage ist, wie ich vorher andeutete, die Bedeutung der überraschenden Vorkommnisse meist noch falsch eingeschätzt. Daher ist man pessimistisch und hält Alles, vorzugsweise aber den Gebirgsdruck und die Temperaturen, schon in dieser Tiefe gesetzmäßig für viel ansehn-

Abbildung 4. Querschnitt durch die neue Landungsbühne in St. Pauli (Schnitt 3—3 im Lageplan Abbildung 2), sowie Teilansicht und -Längsschnitt.



Der Neubau der St. Pauli-Landungsbrücken zu Hamburg.

Abbildung 5. Querschnitt durch die neue Landungsbühne (Schnitt 2—2 im Lageplan Abbildung 2), sowie Teilansicht bezw. -Längsschnitt.



licher, als man es früher tat. Damit werden leider die für den Bau künftiger ähnlicher Tunnel vorgeschlagenen Baumaßregeln auf falscher Anschauung begründet. Es fehlt, wie ich gleichnisweise sagen möchte, ein Generalstabswerk, das über alle Umstände, welche für die Arbeit wesentlich waren, sachlich berichtet und sich von den sentimentalen Eindrücken freihält. Der Techniker kann noch keine Lehre aus dem Simplonbau ziehen. Von den Geologen ist wohl, gelegentlich ihrer bewundernswert erfolgreichen Spezialstudien, die Deutung des Gebirgsdruckes und der Erdwärme in die Hand genommen. Auf diese scheinen sich die Techniker ruhig verlassen zu wollen. Wir müssen das beklagen; die Geologie ist nicht die Instanz, der sachgemäß diese Deutung zufällt.

Wie Sie wissen, ist der Simplon in Gestalt von zwei eingleisigen Tunneln geplant worden. Von diesen ist der erste Tunnel fertig, vom zweiten dagegen nur der Sohlstollen; wir nennen ihn kurz den „Parallelstollen". Die Simplontunnel-Baugesellschaft hatte die Einsicht, daß der Bau eines so langen und vermutlich sehr heißen Tunnels nicht nach der alten Baumethode, die nur auf dem einen Sohlstollen beruht, ausführbar sei. Sie hielt die Herstellung zweier Parallelstollen für erforderlich; daher auch der Entschluß, statt eines zweigleisigen Tunnels zwei eingleisige zu bauen, obwohl das nicht gerade unbedingt die Folge der Zweistollenbaumethode zu sein brauchte. Der eigentliche Zweck des zweiten Stollens gilt der Einführung von sehr großen Luftmengen — am Simplon von 30 bis 40 cbm/Sek.; außerdem zur ungestörten Einführung von isolierten Leitungen für Kühlwasserzufuhr zu den Arbeitsorten; ferner zur Ableitung der Wasserzuflüsse aus den Arbeitsstellen des Tunnels I. Während der Tunnel I vollkommen fertig hergestellt wurde, verblieb der Parallelstollen als Provisorium, um so lange mit dem Ausbau als zweitem Tunnel zu warten, bis der wachsende Verkehr dazu zwingt. Während des Baues hatte sich die Notwendigkeit zu erkennen gegeben, auch den einfachen Parallelstollen streckenweise mit Mauerwerk zu verkleiden; diesem Bedürfnis konnte nicht überall in erforderlichem Maße genügt werden, da die Schweiz nicht die nötige Zeit dafür ließ. Sie drängte im Februar 1906 auf Uebergabe des Tunnels an den Betrieb. Es sind nun auch einzelne Strecken in diesem Parallelstollen vorhanden, die zwar mit Mauerwerk und Sohlstollengewölbe verkleidet worden sind, die aber Verdrückungen erlitten haben. Wir, die Baugesellschaft, sind der Meinung, daß diese Bewegungen zur Ruhe gekommen sind oder daß letzte Bewegungsreste unbedingt zur Ruhe kommen. Wir erkennen an, daß zum Schutz gegen herabfallende, sich von den Gesteinswänden lösende Brocken noch einige Sicherungen gemacht werden sollten, halten das aber für wirklich unbedeutend.

Im Februar dieses Jahres — genau 2 Jahre seit der Tunnelvollendung — hat die endgültige Uebernahme des Tunnels I stattgefunden. Derselben ging eine sorgfältige Feststellung der baulichen Zustände im Tunnel I voraus. In den kurzen Pausen, die der Zugbetrieb bietet, sind die Lichtweiten nachgeprüft und die Stellen vermerkt, wo der Mörtel durch gipshaltige Wasser erweicht war und wo Mauersteine zerbrochen waren oder wo sich das Mauerwerk durch Hammeranschlagen als nicht voll am Gestein angemauert erwiesen hatte. Für die Kosten einer etwaigen Ausbesserung oder Wiederherstellung wurden 100000 Fr. aufgerechnet und uns in Abzug gebracht. Dann wurde uns aber der Tunnel, ohne weiteren Vorbehalt, abgenommen und damit jede Verantwortung für denselben

In gleich guter Weise sind wir aber nicht den Parallel-Stollen los geworden. Für die Ermittelung des baulichen Zustandes war eine Experten-Kommission aus zwei angesehenen schweizerischen Ingenieuren und einem Professor, einer ersten Autorität in der Alpengeologie, bestellt. Diese hatten sich zu äußern, ob der Zustand des Parallel-Stollens und die Gebirgsbeschaffenheit nicht eine Vermehrung der Sicherung des Stollens erforderlich mache oder gar die sofortige Vornahme des Ausbaues auf das volle Profil gebieterisch erheische. Das Gutachten dieser Herren ging dahin, zu empfehlen, daß der Ausbau des Tunnels II sofort in Angriff genommen werden müsse. In dem für alle Beteiligten fatalen Gutachten sind die Kosten einer weiteren Sicherung von Tunnel II, wenn er nur als Stollen verbleiben sollte, auf 2,5 Million Fr. angegeben und es wird im Gutachten behauptet, daß ohne eine solche Sicherung der Bestand des Tunnels I durch Uebergreifen der angeblichen Gebirgsbewegung über II und nach I hin, gefährdet sei. Jene Sicherung erlaube für weitere 10 bis 20 Jahre den Stollen II noch als Stollen zu belassen. Da die Kosten von 2,5 Millionen aber nur für zeitweilige Zwecke ausgegeben werden müßten, so empfehle es sich, sofort den ganzen Ausbau von Stollen II vorzunehmen.

Ich komme auf die Begründungen noch zu sprechen und schalte hier erst ein, daß die Schweiz durch Staatsvertrag Italien gegenüber verpflichtet ist, den Tunnel II dann auszubauen, wenn die Betriebseinnahmen für den Effektiv-Kilometer der Bahn Domodossola—Brig (42 km Länge) 50000 Fr. monatlich übersteigen. Sie haben im ersten Betriebsjahre, vom 1. Juni 1906 bis 31. Mai 1907, aber erst 32500 Fr. betragen und sind seitdem wenig verändert. Also lag die Verpflichtung zum Bau nicht vor. Die Schweiz hatte den dringenden Wunsch, so lange als möglich die Ausgaben für den Bau hinauszuschieben. Der Betrieb durch den Tunnel war tadellos. Luft- und Wärmeverhältnisse erwiesen sich als ausgezeichnet. Die elektrische Zugförderung mit 72 km Geschwindigkeit für Schnellzüge und 36 km für die anderen Züge befriedigte vollkommen. Eine Steigerung der Förderungen war unbedenklich zulässig; auch mit einem einzigen Tunnel. Durch den Bau des zweiten Tunnels konnte der Betrieb anscheinend nichts gewinnen und der Finanz-Plan der Schweiz beruhte darauf, für weitere 20 Jahre die Zinsen des Baukapitals für II zu ersparen.

Zu der von den Gutachtern ausgegangenen Empfehlung des Baues aus Sicherheitsrücksichten kam nun aber hinzu das Verlangen der General-Direktion der Schweizerischen Bundes-Bahnen nach einem zweiten Tunnel aus Rücksichten des inneren Betriebes. Diese Behörde spricht sich folgendermaßen aus: „Die Nachteile eines langen eingleisigen Tunnels für den Betrieb werden unserer Ansicht nach viel zu wenig gewürdigt. (Siehe Entwurf der Gen.-Dir. vom 25. Juni 1907, Seite 4.) Obwohl der Oberbau im Simplontunnel aus schweren Schienen von 49 kg/m besteht, darf man nicht rechnen, daß er länger als 10—12 Jahre aushalten wird. In unseren meisten Tunneln müssen die Auswechselungen schneller erfolgen; im Hauenstein z. B. in 5—7 Jahren. Da es nicht möglich sein wird, in einem Jahr mehr als 2,5—3 km Tunnelgleise zu erneuern, so muß mit dem Gleise-Umbau im Simplontunnel angefangen werden, bevor der Oberbau vollständig abgenutzt ist. Wir werden schon im Jahre 1913/14 an die streckenweise Auswechselung herantreten müssen. Dabei würde es ganz bedeutende Schwierigkeiten bieten, wenn die sämtlichen 20 km des Tunnels bei einspurigem Betrieb umgebaut werden müßten. Der Zugverkehr würde zeitweise äußerst unangenehme Störungen erleiden. Es ist zu berücksichtigen, daß neben dem Gleise kein Platz vorhanden ist, um Materialien zu lagern. Für die betriebssichere Instandhaltung des Tunnels und für die regelmäßigen Abwickelungen des Zugverkehrs durch denselben ist demnach die baldige Ausführung des Tunnels II unbedingtes Bedürfnis."

Diese Begründung wurde ausschlaggebend, und die Regierung im Verein mit den gesetzgebenden Körperschaften beschlossen gegen Ende des Jahres 1907 den sofortigen Beginn des Ausbaues von Tunnel II. Wir wurden demgemäß aufgefordert nach Maßgabe des bestehenden Vertrages. Für uns ist das ein sehr unerfreuliches Ereignis gewesen. Sie wissen, daß der Vertrag schon im Jahre 1893 zustande kam. Er umfaßte die Bedingung und die Verpflichtung für den Bau beider Tunnel; Tunnel I und der Stollen II waren unbedingt herzustellen; Tunnel II nur nach Vollendung der ersten beiden Bauwerke und nach besonderer Aufforderung innerhalb eines gewissen Zeitraumes. Die Kosten für die Vollendung von Tunnel II waren anfänglich auf 15 Mill. Fr. festgesetzt; wurden im Laufe der Zeit aber auf 19,5 erhöht. Doch auch diese Summe blieb unzureichend, da die Voraussetzungen, auf welche die Veranschlagungen gegründet waren, sich während des Baues als unzutreffend herausgestellt hatten. Vertrag ist und bleibt Vertrag. Die Schweiz hält zäh an der Einhaltung desselben.

Alles Sträuben von unserer Seite würde fruchtlos sein, läge nicht ein früheres Abkommen vor, bei dem die schweizerische Regierung der Baugesellschaft die Versicherung erteilt hat, daß ihr keinesfalls aus ihrer Unternehmung ein Schaden hervorgehen solle. Ein volles Jahr ist der Geltendmachung unserer Ansprüche gewidmet worden; ein greifbarer Erfolg wurde aber noch nicht erzielt. Wie bedeutend der Streitgegenstand ist und wie sehr unser Interesse an einer glücklichen Lösung des Streites beteiligt ist, wird man ermessen können, wenn ich sage, daß nach unserer Schätzung der Bau von Tunnel II die dafür festgesetzte Kostensumme von 19,5 Millionen Franken um mehr als 10 Mill. überschreiten wird.

Ich komme nun auf die den Ingenieur besonders interessierenden Gründe, warum nach Ansicht der Gutachter die Sicherheit der Tunnel gefährdet sein soll. Nach der Lehre des vorzüglichen Forschers der Alpengeologie, Professor A. Heim, soll das Gewicht der Gesteins-Ueberlagerung eines Tunnels auf diesen drücken; infolgedessen sollen weichere Gesteine in den Tunnel hineingequetscht werden. Bei Ueberlagerungen, wie die beim Simplontunnel von 1700—2100 m Höhe, sollen selbst die festen Gesteine nicht mehr widerstandsfähig gegen diesen Druck sein, wenn

auch die bösen Folgen nicht sofort zur Wirkung kämen. Die Starrheit der Gesteine, Kohäsion, Reibung usw. sollen die Auslösung des Druckes einige Zeit aufhalten. Aber die Aufhebung des Gegendruckes an den Wänden der ausgebrochenen Hohlräume soll Lockerung des inneren Gefüges des Gebirges hervorrufen; Spalten im Gebirge sollen entstehen und Störungen im Gleichgewicht, aus denen Bewegungen folgen, die mit dem Absitzen der ganzen Schwere des überliegenden Gebirges auf das Tunnelbauwerk enden. Die nächste Folge dieses Verhaltens der Gebirge soll nun sein, daß die Wände des nur im weichen Gestein verkleideten Parallelstollens zerquetscht werden, daß Bewegungen eintreten und daß damit der Bestand von Tunnel I in kurzer Zeit bedroht ist. — Gegen die Richtigkeit der Lehre vom Gebirgsdruck erheben wir unsere Einsprüche:

1. Noch kein Bergmann und kein Ingenieur hat je die Bekanntschaft von einem solchen Druck im Erdinneren gemacht. Deshalb hat man im Mont Cenis- und im Gotthardtunnel unter 1700 m Ueberlagerung nur so schwaches Mauerwerk zur Sicherung und Verkleidung ausgeführt, wie es vom Maurerhandwerk gestattet ist: „Gewölbe aus lagerhaften, rauh behauenen Bruchsteinen von 8 m Spannweite, mit nur 40 cm Stärke". Trotzdem ein derartiges Mauerwerk keine irgend wie ansehnlichen Drucke zu ertragen vermag, bestehen die Gewölbe seit 40—50 Jahren ohne ein Anzeichen von Druck oder Zerstörung.

2. Wenn nirgends Gebirgsdruck aufgetreten ist, oder wenn, nach der Theorie, der Gebirgsdruck erst später eintritt, nachdem Bewegung in das Gebirge gekommen sein soll, so muß jedes Verkleidungsmauerwerk, das satt an das Gebirge anschließt, ein Hinderungsgrund sein für die Erfüllung der Voraussetzung, unter der der Druck eintreten soll, d. h. für die Störung des Gleichgewichtes im Gebirge und für die Hervorrufung von Bewegung. Es kann keine Veränderung des Anfangszustandes mehr eintreten; Mont Cenis und Gotthard, sowie 100 andere Tunnel beweisen, daß der vorhandene Anfangszustand im geschichteten, festen Gestein keine stärkeren als die dünnstmöglichen Gewölbe bedingt. Mithin erscheint die Lehre vom Gebirgsdruck praktisch unbegründet. Natürlich bedarf es an einzelnen Stellen, wo der Tunnel zerbrochenes Trümmergestein und erweichte Schichten durchfährt, genau so der Verstärkungen der Mauerverkleidung, wie unter ganz geringen Ueberlagerungen oder, je nach der Natur des Gesteins, z. B. im plastischen Gestein, auch stärkerer und sehr starker Verkleidung. Daselbst kann unt. Umst. der Druck nahezu hydrostatischer Druck werden. Solche Strecken sind aber erfahrungsgemäß selten und sehr kurz.

Ganz gewiß ist die Lehre vom Gebirgsdruck theoretisch richtig. Wohin sollte die Schwere der überlagernden Erdkruste anders wirken als in die Tiefe? Tangentiale Pressungen, die aus der Schwere entstehen können, wie in Kugelschalen, kommen allen Erfahrungen zufolge auch im Erdinneren nicht vor, oder sie sind nur mäßige. Die Annahme solcher Kraftumsetzungen im großen Maße verbietet sich aber sofort von selbst, weil sie sich so unsinnig hoch angeben müßten, daß alles Gestein zerquetscht würde. Wohin nun die Schwere wirkt, kann ich nicht sagen; es ist das eben ein Problem. Wir kennen nur dort Gebirgsdruck, wo beim Ausbrechen der Hohlräume die nötige Sicherung gegen das Sichsenken einer Gesteinsbank nach der anderen versäumt worden ist. Alsdann muß die Ueberlagerung teilweise oder ganz zu Bruche gehen und die zerbrochene Masse wird drücken. Unter solchem lockeren Trümmergestein würde ein sehr starkes Mauerwerk erforderlich sein. Diese Betrachtung führt dazu anzunehmen, daß die dünne Mauerung in bisher erbauten Tunneln als genügende Sicherung gelten muß gegen die Möglichkeit des Absitzens von Gesteins-Ueberlagerungen auf den Tunnel.

Obwohl also die Geologen behaupten, es drohe jedem tiefer gelegenen Tunnel Gefahr, bei dessen Bau nicht eine Gewölbekonstruktion durchgeführt wurde, die im Stande ist, einen Druck aufzunehmen, welcher der ganzen Ueberlagerungsschwere entspricht, kam die Bauunternehmung zur Ueberzeugung, daß die Behauptung praktisch nicht begründet ist. In der geologischen Voraussage war leider dieser Frage nicht Erwähnung geschehen. Im Gegenteil hatte der sehr günstige Ausfall derselben dazu geführt, für die Tunnelverkleidung im Simplon auf dem größten Teil seiner Länge den schwächsten Typus von 35 cm als genügend vorauszusehen. Darauf beruhten die Veranschlagung und der Forfait-Vertrag. Der Unternehmung war es dabei anheimgestellt, die für jeden Fall auszuführenden Typen zu wählen. Ich stehe nun nicht an zuzugeben, daß ein Typus von 35 cm Gewölbe aus Bruchsteinen im Simplon wie in jedem anderen Tunnel unzureichend ist. Gewisse Verdrückungen und Bewegungen im Simplonmauerwerk finden nach meinem Urteil ihre Begründung nur darin, daß es praktisch unmöglich ist, ein durchaus sicheres Gewölbe von 35 cm Stärke herzustellen. An der Gewissenhaftigkeit, mit der die Arbeit ausgeführt wurde, ist nicht zu zweifeln. Es wird sogar von den Gutachtern der S. B. B., ohne besondere Veranlassung, hervorgehoben, wörtlich: „Das Mauerwerk des Tunnel I scheint im ganzen sehr gut ausgeführt und darf ich auf Grund langer Tunnelpraxis die am Simplon diesbezüglich erreichten Resultate als musterhaft bezeichnen". Und dennoch hat mir dieser Umstand manche sorgenvolle Betrachtung aufgezwungen angesichts der erwähnten Unzulänglichkeit der Festigkeit so sehr dünnwandiger Gewölbe. Tunnelarbeit ist eine andere, als die Arbeit über Tag. Sollten nun nochmals Bewegungen eintreten, so würde ich dieselben vom hier gegebenen Standpunkt aus beurteilen. Zugunsten der Richtigkeit der Theorie vom Gebirgsdruck wäre damit noch lange nichts bewiesen. Während des ersten Betriebsjahres eingeführte Prüfungs-Messungen im Tunnel sollen an zwei Stellen ein ganz geringes Zusammengehen der Widerlager haben erkennen lassen. Selbst wenn sich das als richtig herausstellte, so denke ich, daß diese Bewegungen auch ohne Bruch zur Ruhe kommen werden. Es ist eine bekannte Erfahrung, daß in den Gewölben durch kleine Deformationen sozusagen ein Zurechtrücken des Bauwerkes zur Angriffslinie des Druckes eintritt; ein Anpassen der Gewölbeform an eine statisch richtigere Form, durch Verschiebung, ja teilweise sogar durch Zerdrückungen. Ein starres, in Hausteinen und in Zement ausgeführtes Gewölbe würde unter solchen Umständen freilich leicht einstürzen, weil es nicht die Fähigkeit besitzt, sich innerlich zurechtrücken zu lassen.

Als Folge meiner Anschauung von einer teilweise und in obigem Sinne praktisch etwas unzureichenden Mauerstärke im Simplon-Tunnel sehe ich es als rätlich an, schnell zum Ausbau des Tunnel II vorzugehen. Die immerhin einmal als möglich erscheinende Notwendigkeit von Wiederherstellungsarbeiten im Haupttunnel könnte im Betriebe des eingleisigen Tunnels unliebsame Störungen von längerer Dauer hervorrufen. Abgesehen von den Schwierigkeiten solcher Arbeiten in dem engen Raum während des Betriebes ist es kaum denkbar, ohne Gefahr und ohne gegenseitige Störung die blanken Leitungen für die hochgespannten elektrischen Ströme in den Arbeitsstrecken liegen zu lassen.

Von den besonderen Erschwernissen, durch welche der Bau des Tunnel II betroffen wird und welche weit höhere Kosten, als früher berechnet waren, vorhersehen lassen, erwähne ich folgende:

Zwischen beiden Tunneln verbleibt ein Felskern von 10 m Stärke; durch die günstige geologische Voraussage war diese Stärke als genügend bei der Planaufstellung befunden. Heute, da der Unterschied zwischen der Voraussage und dem wahren Zustand des Gebirges sich als sehr groß erwiesen hat, liegt die Gefahr nahe, daß die Sprengschüsse beim Ausbrechen des Tunnel II ihre Stöße durch das Gestein bis zum Tunnel I hin fortpflanzen können. Das Gestein hat geringe Kohäsionen; seine dünnen Schichten hängen nur locker zusammen; durch die ehemaligen faltenbildenden Kräfte und Bewegungen ist es zerquetscht und zermalmt. Beim Ausbruch der Tunnelhohlräume bilden sich Abbrüche hinter den Tunnelwänden und diese wirken wie Keile schiebend und drückend auf die Widerlager. Durch die Verkleidung von Tunnel I sind diese Kräfte zur Ruhe gekommen. Sprengarbeiten im Parallel-Tunnel werden neuerdings die Keilwirkung auslösen und verstärken durch vermehrte Lockerung des Gesteines. Die Rücksicht auf die verhältnismäßig schwache Verkleidung von Tunnel I zwingt deshalb zur größten Vorsicht im Gebrauch von Sprengmaterial, wodurch die Arbeit wesentlich verteuert werden muß.

Aehnliche Rückwirkungen der Ausbruchsarbeiten im Paralleltunnel auf den Bestand des ersten Tunnels sind in der 42 m langen Druckpartie durch das plastische Gestein, das unter sehr hohem Drucke steht, unausbleiblich, wenn nicht mit äußerster Vorsicht gearbeitet wird.

Im Inneren des Tunnels wird eine Menge von 330 Sek./l Wasser von 45° Wärme mittels des im Paralleltunnel befindlichen Abwasserkanales abgeführt. Die wasserreiche, 5 km lange Strecke besteht aus gebrächem Gestein, das die Herstellung von Stollengewölben bedingt. Dazu ist die Ableitung des warmen Wassers erforderlich mit Hilfe von Pumpen und großen Rohrleitungen. Einer zweckmäßig ausgestatteten Anlage wird es gelingen, diesen Zweck vollkommen zu erreichen; aber die Umstände werden auch eine außerordentliche Verteuerung der Arbeiten mit sich bringen.

Eine Veranschlagung der Kosten dieser ganzen Arbeit unter den ungewöhnlichen Bedingungen und den schwer zu bemessenden Hinderungen ist außerordentlich unsicher.

Die Erörterung weiterer bautechnisch interessanter Fragen, welche der Bau des Simplon-Tunnels anschnitt, liegt

außer dem Rahmen des heutigen Vortrages. Ich muß mich beschränken auf die Ursachen, die dazu geführt haben, daß die geologische Voraussage im Simplon-Tunnel so gründlich falsche Vorstellungen von den zu erwartenden Zuständen im Inneren des Berges erwecken konnte.

Durch ihre Studien waren die tüchtigsten Alpenkenner s. Zt. zur Aufstellung eines geologischen Profiles gelangt, das dem vom Gotthard her bekannten sehr ähnlich war. Eine Reihe der Schichten der archäischen Formation wechsellagerte mit den Schichten jüngerer Formationen: der Trias und der Jura. Die Schichten von Gneiß, Glimmerschiefer, Kalk, Marmor, Gips, Dolomit und Schiefer aller Art waren meist steil aufgerichtet und von den Geologen als standfest angesehen; Wasserinfiltrationen erschienen ihnen nahezu ausgeschlossen. Zur Vorausbestimmung der Gesteinswärme dienten die Erfahrungen bei früheren Alpentunneln. Bekanntlich wird im allgemeinen der Wärmegradient in einer niederen ebenen Gegend mit 0,03° geschätzt, d. h. für jedes Meter Eindringens in die Erdtiefe rechnet man 0,03° Wärmezunahme — oder was dasselbe ist, für je 33 m Tiefe 1° Wärmezunahme. In den Alpen dagegen war der Wärmezuwachs erfahrungsgemäß nur 0,02°, d. h. etwa 1° Wärmezunahme bei je 50 m Tiefe. Es ist hinlänglich bekannt, daß alle Voraussagen sich als falsch erwiesen haben.

Während des Simplon-Tunnelbaues waren die Geologen eifrig an der Arbeit, die Aufschlüsse im Berg sich zunutze zu machen; die Ergebnisse ihrer Arbeiten haben uns dann gelehrt zu erkennen, warum die Voraussage falsch sein mußte. Die Anschauung von dem Bau der Alpen in dieser Gruppe hat eine gründliche Umgestaltung erfahren. Mit vorzüglichen italienischen Alpenkennern trug man für weite Erstreckungen alle neuesten Beobachtungen zusammen und gelangte zu unerwarteten Aufschlüssen. In großen Zügen stellen sich dieselben wie folgt dar: Eine von Süd nach Nord gehende mächtige Senkung der Erdoberfläche in der Alt-Tertiär-Zeit erstreckt sich von Piemont bis zum Harz. Wie Vogesen und Schwarzwald als Horstgebirge oder Pfeiler beiderseits der tiefen Furche bestehen blieben, blieben auch im Süden das Aar-Gotthard-Massiv und das Mont-Blanc-Massiv stehen. Die Breite dieser Furche beträgt im Rhônetal 40—50 km. In dieser Zeit hatte die Alpenkette selbst noch keine große Erhebung erfahren. In jungtertiärer Zeit setzt nun ein ungeheurer Schub in der Erdkruste ein, der eine bis in große Tiefe reichende Verschiebung der Erdoberfläche von Süd nach Nord zur Folge hat. Diese ungeheure, flutende, aus Italien, vom Südrande der heutigen Alpen herkommende Scholle trägt ihre Massen bis tief in die Nordschweiz hinein und überdeckt große Gebiete. Durch jene Furche als bequemes Einfallstor flutet sie ununterbrochen ein. Mächtige Gebirgsstöcke, wie der Dent-Blanche in den Walliser Alpen, sitzen auf dem ehemaligen Boden der Senke als Eindringlinge auf. Durch die Widerstände aber, welche die Flut an anderen Orten findet, z. B. vor dem Aar-Gotthard-Massiv, wurde sie gezwungen, sich aufzustauen und Falten zu schlagen und weiter flutend immer wieder neue Falten über die ersten umzulegen, bis sie schließlich, hochgetürmt, auch das entgegen stehende Hindernis zu überfluten vermochte und die höchsten Kämme der Gebiete bildete. Während diese Massen südlicher Herkunft bei der folgenden Hebung der Alpenketten mitgehoben wurden, sind sie in den nördlichen Teilen der Schweiz in ihrer tieferen Lage geblieben. Durch Erosion verschwanden sie wieder und ließen im Norden nur wenige Zeugen ihrer ehemaligen Einwanderung zurück, wie sie in den Mythen bei Schwyz erkannt worden sind. Die gewaltigsten Repräsentanten jener Epoche sind die Walliser Alpen geblieben. Die vor dem Aar-Gotthard-Massiv aufgestauten und umgelegten Falten bilden das Simplon-Gebirge. Die 20 km lange Strecke des Simplons, die vom Süd- zum Nordportal des neuen Tunnels, ist aus einer ehemals 200 km langen Zone der Erdoberfläche übereinandergelegt. Die alte Anschauung von der einfachen Tektonik des Simplons, welche dem geologischen Profil vor Beginn des Baues des Simplon-Tunnels zugrunde lag, wurde mit der neuen Erkenntnis zu Grabe getragen. Aus dem gewaltigen Unterschied des neuen und des alten Profiles ist die große Unstimmigkeit der geologischen Voraussage erklärt. Von der Baugesellschaft des Simplon-Tunnels mußte der Schaden getragen werden, den die Unstimmigkeit im Gefolge hatte und die heute noch bevorstehende Aufgabe des Baues des Paralleltunnels wird davon in hohem Maße beeinflußt.—

Tote.

Geheimer Kommerzienrat von Boch-Galhau †. Am 12. Dezember des verflossenen Jahres starb in Mettlach im Alter von 65 Jahren der General-Direktor der Firma Villeroy & Boch, Geheimer Kommerzienrat René von Boch-Galhau, einer der bedeutendsten Industriellen des Baufaches, dem die keramische Industrie und die Baukunst in zahlreichen Zweigen außerordentlich viel verdanken. Boch war am 27. September 1843 in Mettlach geboren und machte seine Studien in den Ingenieur-Wissenschaften auf der École Centrale in Paris. Nach Mettlach zurückgekehrt, erbaute er hier eine Fabrik für Mosaikplatten und fing an, die Beläge herzustellen, die sich unter der Bezeichnung „Mettlacher Platten“ Weltruf erobert haben. Als sich im Jahre 1879 der Vater René's, Geheimer Kommerzienrat Eugen von Boch, von der Leitung der industriellen Unternehmungen der Firma zurückgezogen hatte, übernahm René von Boch die General-Direktion der Werke von Villeroy & Boch und behielt die Leitung bis zu seinem Tode. In dieser Eigenschaft wirkte er für die gesamte Steinzeug-Fabrikation fördernd und vorbildlich. Mit seiner sachlichen Tüchtigkeit verband er eine unermüdliche, von seltenen Erfolgen begleiteten Tätigkeit im Dienste der Allgemeinheit seines Berufszweiges und war in hervorragendstem Maße auch im Dienste der Menschenfreundlichkeit und der Wohlfahrt seiner Mitarbeiter und Untergebenen tätig. Es war ein reiches Leben, das am 12. Dezember verlöschte. —

Christian Havestadt †. Im Jahre 1907 konnten wir über die erfolgreiche 25jährige Tätigkeit der Ingenieur-Firma Havestadt & Contag in Wilmersdorf-Berlin berichten. Jetzt ist der Mitbegründer und Mitinhaber derselben, dem an ihrem Emporblühen und ihren Erfolgen ein wesentlicher Anteil zuzuschreiben ist, der Geheime Baurat Christian Havestadt, im 57. Lebensjahre durch den Tod dahin gerafft worden. Havestadt wurde im Jahre 1852 zu Emmerich a. Rh. geboren, legte 1878 die 2. Staatsprüfung im Baufache ab, war kurze Zeit als Privatdozent an der Berliner Technischen Hochschule tätig und gründete bereits 1882 mit dem jetzigen Baurat Contag zusammen die genannte Firma. Bezüglich ihrer umfassenden Tätigkeit auf den verschiedensten Gebieten des Bauwesens verweisen wir auf unsere früheren Mitteilungen (Jahrg. 1907 S. 588). Als ihr bedeutendstes Werk, das ihren Namen in den weitesten Kreisen bekannt gemacht hat und das von den beiden Ingenieuren nicht nur geplant, sondern auch in seiner Ausführung überwacht wurde, ist der Teltow-Kanal bei Berlin zu nennen. Havestadt wurde nach seiner Vollendung zum Geheimen Baurat ernannt, nachdem er schon 1905 als Mitglied in die Akademie des Bauwesens berufen worden war. Die Fachwelt verliert in ihm einen tüchtigen und überaus rührigen Vertreter. —

Wettbewerbe.

Wettbewerb Altenheim Tenever. Als Baustelle des Altenheims ist ein langgestreckter Gelände-Streifen in Osterholz in Aussicht genommen, in dessen Mitte ein Stück Ackerland liegt, welches das Gebäude aufnehmen soll. Zu beiden Seiten dieses Geländeteiles befinden sich gärtnerische und Gehölzanlagen, die zu erhalten sind. Der Zugang zum Gebäude soll durch eine Eichen-Allee stattfinden. Der Bau kann geschlossen oder gruppiert aufgefaßt werden; Vorschriften über Stil und Material sind gleichfalls nicht gemacht. „Verlangt wird nur Zweckmäßigkeit und Schlichtheit, sowie Uebereinstimmung mit der landesüblichen Bauweise.“ Das Raumprogramm bezieht sich auf das mit Erd- und zwei Obergeschossen zu errichtende Altenheim und auf eine zukünftige, jetzt schon mit zu entwerfende Frauen-Abteilung. Unter den geforderten Arbeitsleistungen befindet sich ein Punkt 3, der allem bisherigen Brauch widerspricht und geeignet ist, die Gleichmäßigkeit für die Voraussetzungen der Beurteilung sehr zu gefährden; der merkwürdige Punkt fordert „Schaubilder nach dem Belieben der Bewerber“. Wo kommen wir hin, wenn solche Wünsche sich einzubürgern beginnen. Auch mit dem § 9, der lautet: „Wird eine der preisgekrönten oder der angekauften Arbeiten zur Ausführung bestimmt, so soll der Architekt derselben zur Ausarbeitung seines Entwurfes herangezogen werden“, können die Bewerber nicht viel anfangen, denn er läßt der ausschreibenden Stelle tatsächlich alle Freiheit, was man besser gleich angeführt hätte. Nicht preisgekrönte Entwürfe können für je 500 M. angekauft werden. —

Inhalt: Neubau des Rathauses in Frankfurt a. Main. — Der Neubau der St. Pauli-Landungsbrücken zu Hamburg. — Ueber den gegenwärtigen Stand des Simplon-Bauwerkes. — Tote. — Wettbewerbe.

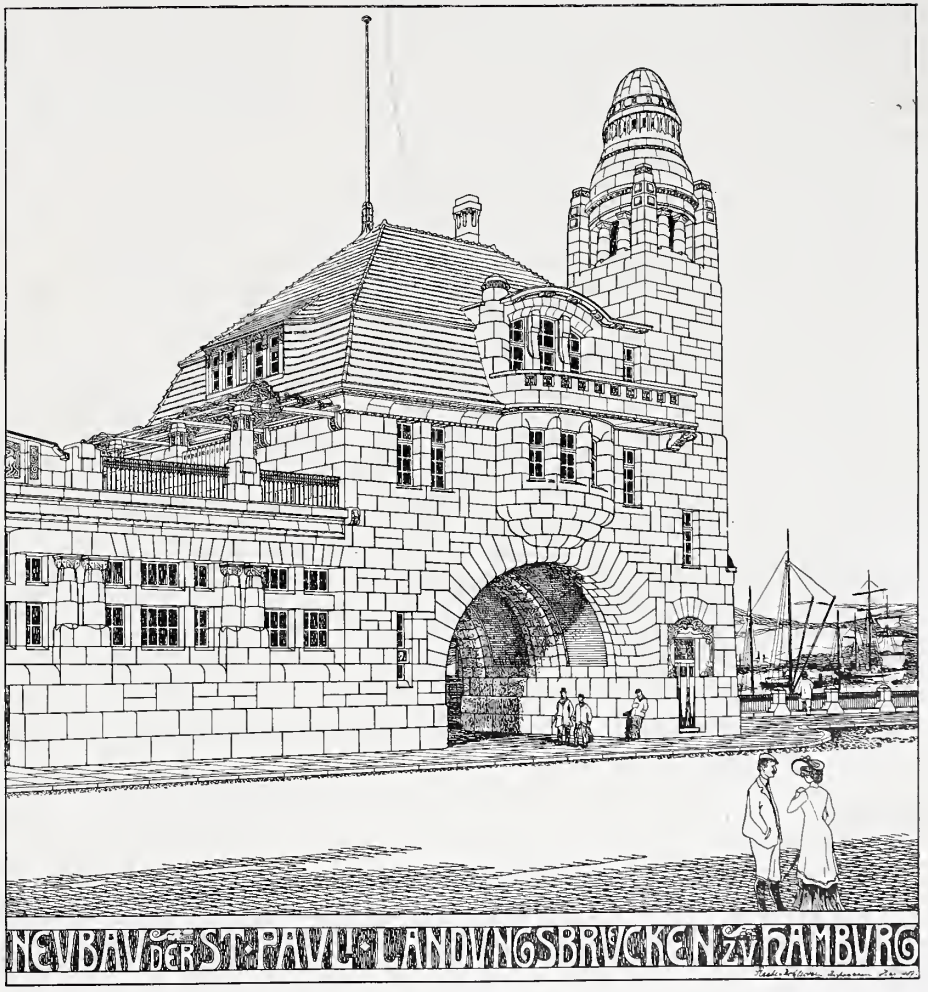
Hierzu eine Bildbeilage: Neubau des Rathauses in Frankfurt a. M.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

DER NEUBAU DER ST. PAULI-LANDUNGSBRÜCKEN ZU HAMBURG. * GESAMTENTWURF: BAUDEPUTATION, SEKTION FÜR STROM- UND HAFENBAU. * EMPFANGS-GEBÄUDE. * * ARCHITEKTONISCHE AUSGESTALTUNG: ARCHITEKTEN RAABE & WÖHLECKE IN HAMBURG. * * * * * * * * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

* * * * XLIII. JAHRGANG 1909 * No. 3. * * * *



Wirtschaftshof im Kloster Maulbronn. Aus: **Volkstümliche Kunst aus Schwaben.** Paul Neff Verlag (Max Schreiber) in Eßlingen.

Rathaus in Tübingen. Früherer Zustand.

DEUTSCHE BAU-ZEITUNG

* * XLIII. JAHRGANG. Nº 3. * *
BERLIN, DEN 9. JANUAR 1909.

Der Neubau der St. Pauli-Landungsbrücken zu Hamburg.

Von Ingenieur R. Schacht in Hamburg.

(Schluß.) Hierzu eine Bildbeilage.

Zwischen dem Oberdeck und dem Lande wird der Verkehr durch zwei besondere Brücken vermittelt, während im übrigen vom Haupt-Deck der Landungs-Bühne 7 Brücken zum Ufer führen. Von diesen dient die östliche 5 m breite Brücke lediglich dem Fährverkehr, welcher auch fernerhin von dem alten, der Landungsbühne wieder angefügten Ponton aus stattfindet. Alle übrigen Brücken sind 9 m breit; sie werden überdacht und mit verglasten Seitenwänden versehen. Bei mittlerem Niedrigwasser beträgt die Neigung der zum Haupt-Deck führenden Brücken etwa 1 : 12, der Oberdeckbrücken etwa 1 : 50, bei mittlerem Hochwasser 1 : 28 bezw. 1 : 26.

Sämtliche Brücken haben eine Länge von etwa 30 m und sind als Parallelträger mit steigenden und fallenden Diagonalen ausgebildet (Abb. 3 in Nr. 1/2). Die Auflagerkräfte des oberen in der Dachebene der eisernen Binder liegenden Windverbandes werden durch steife Endportale auf die Windauflager des unteren Windverbandes übertragen. Auf die bei der seitlich geschlossenen und überdachten Brücke naturgemäß großen Windkräfte war auch bei der Auflagerung Rücksicht zu nehmen. Landseitig ruht jede Brücke auf einem Kugelzapfen- und einem Radlager; auf der Landungsbühne sind beide Lager als Radlager ausgebildet (Abb. 3—5 in Nr. 1/2 und Abb. 6). Während am Lande das Kugellager zur Aufnahme des wagrechten Winddruckes dient, werden diese Kräfte auf die Landungsbühne durch einen kräftigen Zapfen übertragen, welcher in der Mitte des Endquerträgers angebracht ist und auf der Bühne zwangläufig in der Bühnen-Querrichtung geführt wird. Hierdurch wird auch verhindert, daß beim Auftreten von Kräften in der Längsrichtung der Bühne, wie z. B. beim Tidewechsel, die Radlager unzulässig

beansprucht werden oder von den Rollbahnen gleiten können. Die beiden Brücken zum Oberdeck sind auf besonderen Auflagerböcken gelagert; die Fahrbahn dieser Brücken endet wasserseitig unmittelbar in gleicher Höhe mit dem Oberdeck. Bei den Brücken zum Hauptdeck war eine Höherlegung über die Deck-Konstruktion erforderlich, da auch in der Nähe der Bühne genügend Durchfahrtshöhe für Barkassen vorhanden sein mußte. Von diesen Brücken führen deshalb besondere in einer Neigung 1 zu 7,5 gebaute Rampen auf das Hauptdeck. Auch zum Belag der Brücken und Rampen ist australisches Hartholz verwendet.

Abbildung 6. Auflagerteile der Brücken.

Abbildung 9. Abbruch der alten Brückenpfeiler-Gründung.

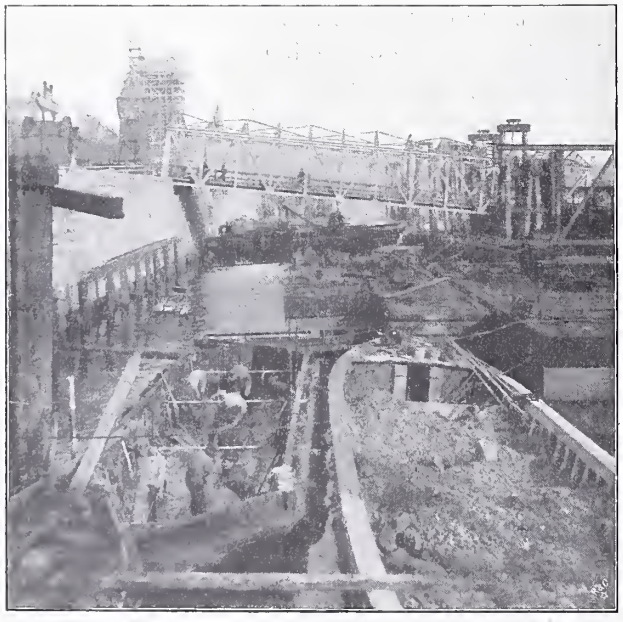


Abbildung 7. Gründung der Ufermauer. Trockenbau der Weststrecke.

Bei etwaigen Ausbesserungen können die Brücken wie bei allen Hamburger Landungsanlagen mit ihrem unteren Ende an den beiderseits angeordneten Pfahlgruppen aufgehängt werden. Diese Pfahlgruppen sind bei einem Teil der Brücken besonders kräftig hergestellt, da sie ebenso wie die Pfahlgruppen an den beiden Enden dazu bestimmt sind, die Landungsbühne festzuhalten und die auf die Bühne wirkenden Kräfte und Stöße aufzunehmen. Hinter den Pfahlgruppen liegende Schwimmbäume, welche mit der Eisenkonstruktion der Bühne durch Ketten verbunden sind, verhindern ein Abtreiben der Bühne vom Lande (Abb. 4 u. 5 in No. 1/2). Rücksichten auf die während des Neubaues dem Verkehr zu erhaltenden alten Brücken machten es unmöglich, die neuen in gleiche Entfernungen voneinander zu legen.

Parallel zur Fluchtlinie der Landungsbühne ist eine neue Ufermauer gebaut, welche zwischen sich und der Bühne einen 24 m breiten Jollen- und Barkassenhafen freiläßt. Diese Ufermauer, welche eine Länge von 445 m hat, tritt in ihrem westlichen Teil nur wenig vor die dort vorhandenen alten Mauer- und Speicherfundamente, während sie nach Osten sich allmählich bis zu einem Abstande von 25 m von der alten Ufermauer entfernt. Die alte Mauer am westlichen Teile wurde durch Sprengungen zerstört, die Beseitigung der Fundamente erfolgte unter dem Schutz eines leichten Klopfdammes, welcher dann auch dazu diente, den Neubau dieser Mauerstrecken im Trocknen auszuführen. Der Bau der östlichen Hälfte erfolgte in Tidearbeit. Die erwähnten Rücksichten auf die alten Brücken und die Unmöglichkeit, die Speichergebäude sämtlich rechtzeitig abzubrechen, führten zu einem stückweisen Bau der Mauer, deren Fertigstellung fast 2 Jahre in Anspruch nahm. Die westliche Hälfte machte 3 Teilstrecken erforderlich, während der Tidebau im Osten in 10 Teilen erfolgte (Abbildg. 7 und 8).

Die Konstruktion der Mauer geht aus Abbildung 3 in No. 1/2 hervor. Sie ist auf hohen Pfahlrost gegründet und aus Kiesbeton mit rauher Granitverblendung hergestellt. Da vorauszusehen war, daß bei dem festen Tonboden die Rammung auf Schwierigkeiten stoßen würde, wurden außer der Pfahlwand auch die Rammpfähle mit Ausnahme der vordersten Reihe aus Pitchpineholz genommen, ein Verfahren, welches sich durchaus bewährte. Nur in der vorderen Reihe wurden Rundpfähle aus Föhrenholz verwendet, da hier das spröde Pitchpineholz durch den Stoß der Fahrzeuge zu sehr leiden würde. Während die Sohle vor der alten Ufermauer zum großen Teil noch auf + 2 lag, wird der jetzt entstehende Barkassenhafen bis an die neue Mauer heran auf — 1 ausgebaggert.

Aus dem Fahrwasser dieses Hafens mußten nach Abbruch der alten Brücken noch drei massive Brückenpfeiler entfernt werden, welche auf Beton zwischen Spundwänden gegründet waren. Trotzdem diese Betonkörper 3 bis 5,5 m unter N. W. hinabgingen, konnte der zunächst durch Sprengung zerstörte Beton unter einfacher Wasserhaltung zwischen den alten Spundwänden fast völlig entfernt werden, da diese im Jahre 1869 gerammten Wände mit geringen Kalfaterungs-Arbeiten dicht zu halten waren (Abb. 9).

Zwischen der alten und der vorgebauten neuen Ufermauer wird eine Landfläche gewonnen, die zur Errichtung eines Empfangsgebäudes in Aussicht genommen ist. Der hier vorgesehene, noch in Ausführung begriffene Bau (siehe Bildbeilage und die Abb. 10—13), der für den Personenverkehr auf dem Wasser etwa die Rolle eines Bahnhofes spielen wird, erhält eine natürliche Einteilung durch die zu den Brücken führenden Durchgangshallen. Im mittleren Teil dieser Gebäudeflucht ist die durch eine überdachte Gepäckbrücke (mit zwei Transportbändern) mit der Landungsbühne verbundene Gepäckhalle für den Verkehr der Seedampfer geplant. In dem nächsten Gebäudeteil ist reichlich Raum für Bureaus und für die Fahrkarten-Ausgabe vorhanden, während der große Raum im breiten Ostende für ein Restaurant bestimmt ist. Im westlichen Teil des Landungsgebäudes sind einige Dienst-Wohnungen, ferner Räume für Fleischuntersuchung,

Abb. 14 (oben). Landungsbühne, westlicher Teil. April 1908. — Abb. 15 (Mitte). Montage der Landungsbühne im Kohlenschiffhafen. April 1908. — Abb. 8. Oestl. Teilstrecken der Ufermauer nach Abbruch der alten Brücke. Dez. 1907.

weitere Fahrkartenausgaben und Bureaus untergebracht.

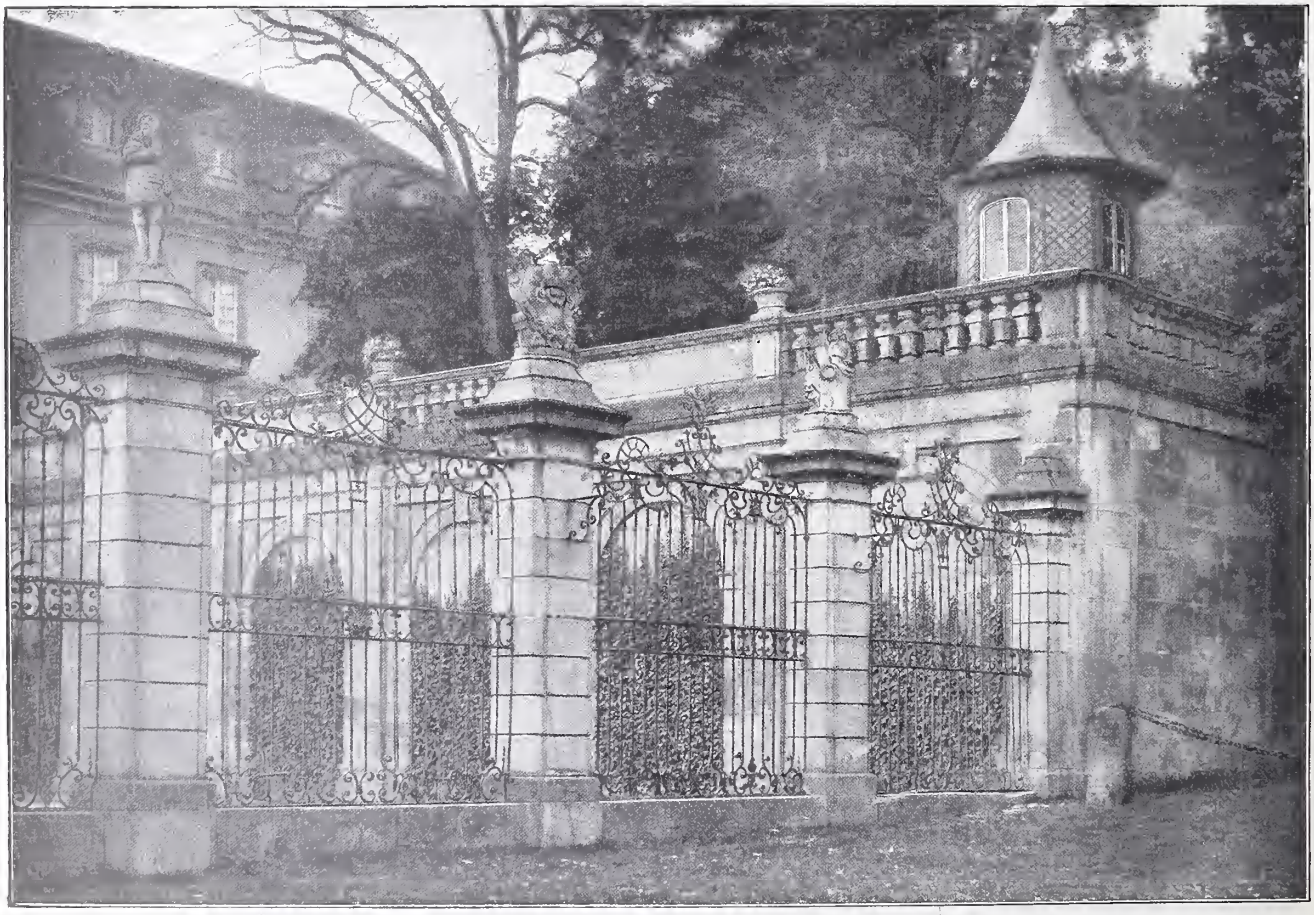
Als Fundamente für die beiden Frontmauern des Gebäudes dienen die neue und die alte Ufermauer; für die Zwischenwände wurden teils Betonwände, teils Betonpfeiler, auf kurzen Pfählen ruhend, als Fundamente hergestellt. Soweit der Raum zwischen den beiden Ufermauern nicht durch Keller in Anspruch genommen wird, ist er bis an die Oberkante der Mauer hinterfüllt; da aber spätere Sackungen des hinterfüllten Bodens unvermeidlich sind, so ist der gesamte Fußboden des Gebäudes als Eisenbeton-Decke hergestellt (Abb. 3 in No. 1/2).

Das ganze Gebäude ist, um von der höher liegenden Umgebung den Blick auf die Elbe nicht zu beeinträchtigen, niedrig gehalten und deshalb mit flachen und, abgesehen von dem die Gepäckhalle enthaltenden Teil, mit begehbaren Dächern geplant, die bei den Brückendurchgängen durch Kuppel- und Turmdächer wirksam unterbrochen werden. Diese Plattformen sollen dem Publikum zur Verfügung stehen, welches von hier aus den Elbe-Verkehr beobachten und die An- und Abfahrt der Personen-Dampfer erwarten kann. Der am alten Uferrand stehende Flutmesserturm ist beseitigt und bereits durch einen Neubau ersetzt, der das Ostende des Lan-

dungsgebäudes wirksam flankiert. Die architektonische Ausgestaltung des Gebäudes haben die Architekten Raabe & Wöhlecke in Hamburg entworfen.

Die Erweiterung der Landungsanlagen nach Wemacht. Da eine spätere Verlängerung der Anlage bis zum St. Pauli-Markt und -Landungsplatz in Aussicht genommen ist, darf der Abschluß des Landungsplatzes neben dem Kohlenlager nur als vorübergehend be-

Schloßhof von Hohen-Tübingen.



Gitter und Gartenterrasse auf der Westseite des Schlosses in Ludwigsburg.
Aus: **Volkstümliche Kunst aus Schwaben.** Paul Neff Verlag (Max Schreiber) in Eßlingen.

sten hat auf dem Wasser die Verlegung der schwimmenden Zollabfertigungsstelle Jonas und am Lande die Niederlegung der Speicher und Wohnhäuser bis an das Heidmann'sche Kohlenlager erforderlich getrachtet werden. Das Gleiche gilt für die auf dem westlichen Teil des neuen Platzes in Fachwerk errichtete Zoll-Abfertigungshalle.

Durch die Geradlegung der Hafenstraße, die in

Stift Komburg (Groß-Komburg). Gesamt-Ansicht von Osten.

Straßenansicht aus Rottweil.

Aus: **Volkstümliche Kunst aus Schwaben.** Paul Neff Verlag (Max Schreiber) in Eßlingen.

ihrem unteren Teil unter Zuhilfenahme von Schutzmauern soweit wie irgend möglich nach Norden an den Geest-Abhang herangerückt ist, konnte der Platz vor den St. Pauli-Landungsbrücken noch um etwa 10m verbreitert werden. Etwa in der Mitte der gesamten Anlage ist das Schachtgebäude mit den Aufzügen für den bereits im Bau befindlichen Elbtunnel nach Steinwärder geplant (Lageplan Abb. 2 in No. 1/2).

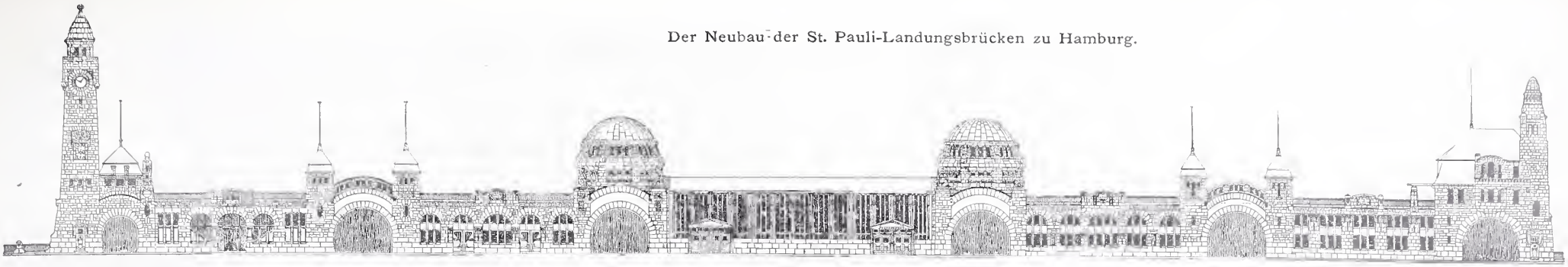
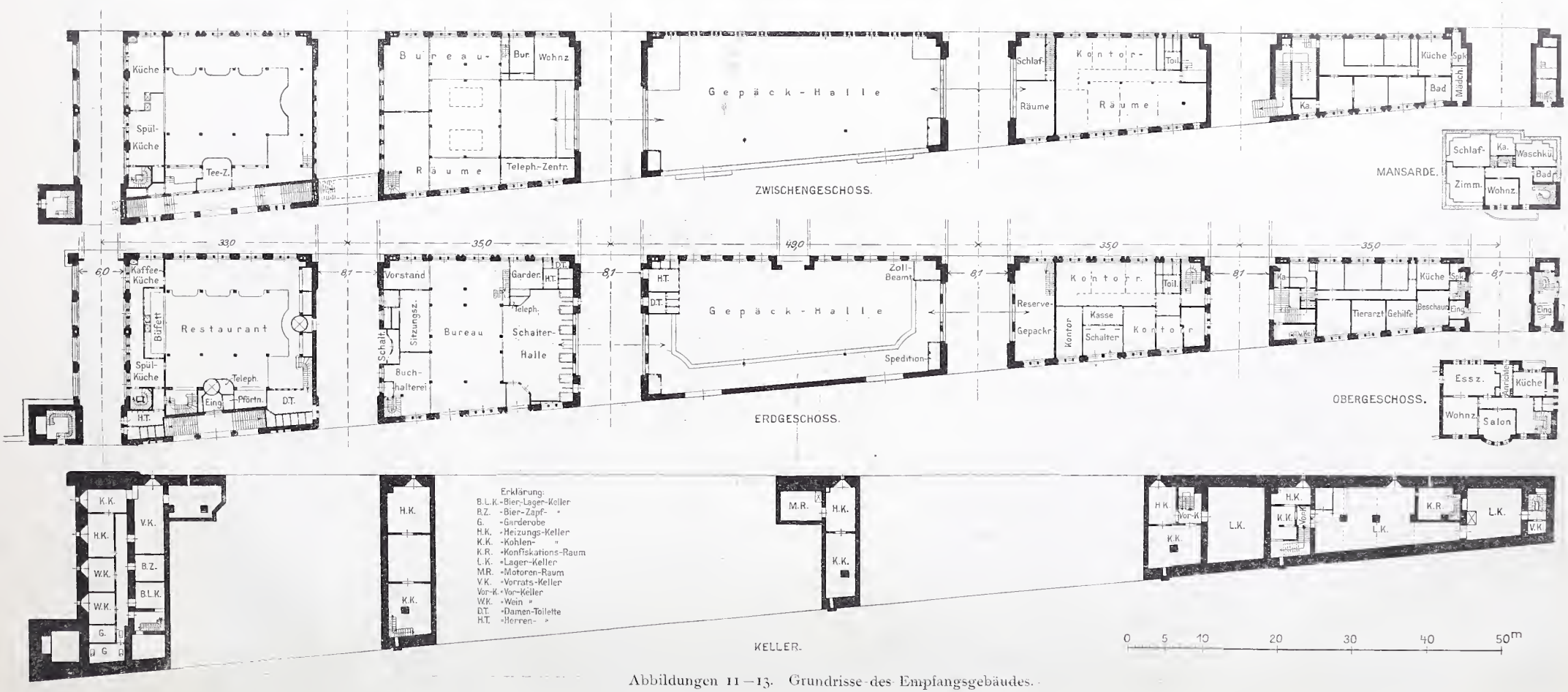


Abbildung 10. Ansicht des Empfangsgebäudes von der Straßenseite.



Abbildungen 11—13. Grundrisse des Empfangsgebäudes.

Mit Rücksicht auf die Aufrechterhaltung des Verkehres hatte der Bau der schwimmenden Anlage in zwei Bauabschnitten zu erfolgen. Der westliche Teil der Landungsbühne in einer Länge von 185 m wurde im Mai 1907 eingebaut, mit der alten Landungsanlage vorläufig verbunden und war während des Sommers 1907 mit dieser gleichzeitig in Benutzung (Abbildg. 14). Im Herbst 1907 begann dann stückweise der Abbruch der alten Anlage und mit Beginn des Jahres 1908 der Einbau des zweiten Teiles der neuen Bühne. Die letzten Teile der alten Anlage wurden im März 1908 abgebrochen und gleichzeitig die erste Hälfte des zweiten Teiles der Bühne dem Betrieb übergeben; im Mai war die gesamte Bühne, Anfang Juni auch das Oberdeck in Benutzung. Im Juni d. J. konnte gelegentlich des Besuches S. M. des Kaisers die „Hohenzollern" die neue Bühne bereits benutzen, ohne daß nunmehr noch besondere Vorkehrungen und Vorsichtsmaßregeln getroffen werden mußten.

noch den ganzen Sommer 1909 in Anspruch nehmen. Die Kosten der gesamten Anlage wurden vor etwa 4 Jahren auf 4 905 000 M. veranschlagt, wovon auf die neuen Landungsanlagen 4 177 000 M., auf die Zolleinrichtungen 123 000 M. und auf die Straßen- und Platz-Umgestaltungen 605 000 M. entfallen. Außerdem waren für Grunderwerb etwa 1 500 000 M. erforderlich. Die ungeheure Steigerung der Eisenpreise in den letzten Jahren hat eine Ueberschreitung der Mittel gebracht. Die Eisenkonstruktion der Pontons, Deckträger und Zugangsbrücken wiegt nahezu 6 Mill. kg. Hierfür ist in öffentlicher Vergebung ein Uebernahmepreis festgestellt worden, der beinahe 8 M. für 100 kg höher ist als der Anschlag. Ferner werden für das Empfangsgebäude infolge Vergrößerung seines Grundrisses 159 000 M. Mehrkosten entstehen. Es wurde somit insgesamt eine Nachbewilligung von 567 000 M. erforderlich; die Baukosten werden ohne Grunderwerb 5 475 000 M. betragen.

Die Bearbeitung der Entwürfe und die Bauaus-

Schloß und Kirche von Braunsbach.
Aus: **Volkstümliche Kunst aus Schwaben.** Paul Neff Verlag (Max Schreiber) in Eßlingen.

Montiert wurden die einzelnen Teile der Landungsbühne im Kohlenschiffhafen, etwa 3 km von der Baustelle entfernt. Für den ersten Bauabschnitt wurde die Bühne dort in Längen von etwa 60 m fertiggestellt (Abb. 15) und dann an die Verwendungsstelle geschleppt; die Ueberführung des 235 m langen östlichen Teiles erfolgte von dort in 2 Längen von 120 bezw. 115 m.

Die Brücken wurden, dem Einbau der Bühne folgend, teils auf der Bühne selbst, teils auf dahinter gelegten Schwimmkasten ruhend, montiert und nach erfolgtem Zusammenbau bei Hochwasser auf die Widerlager gesetzt. Sämtliche Brücken waren ebenfalls im Sommer d. J. bereits dem Betrieb übergeben, die Herstellung der Ueberdachungen und Seitenwände wird erst im kommenden Frühjahr erfolgen. Auch die vollständige Fertigstellung der schwimmenden Anlage — die noch fehlenden Deck-Aufbauten, von welchen bisher zwei zur Ausführung gelangten, Treppen, Geländer usw. — wird um die gleiche Zeit erfolgen, der Bau des Empfangsgebäudes wird dagegen

führung erfolgten durch die der Oberleitung des Wasserbaudirektors Geh. Brt. Bubendey unterstehende Sektion für Strom- und Hafenbau der Baudeputation und zwar durch Brt. Wendemuth. Die Arbeiten für die Umgestaltung der Straßen-Anlagen wurden durch das von dem Ob.-Ing. Sperber geleitete Ingenieurwesen der Baudeputation geplant und ausgeführt.

Die neuen Landungsbrücken werden zu ihrem Teil dazu beitragen, dem ohnehin schon sehr interessanten Elbufer bei St. Pauli einen neuen Reiz zu verleihen. Dazu kommen in den nächsten Jahren die mächtige Eingangshalle für den im Bau befindlichen Elbtunnel zwischen St. Pauli und Steinwärder und schließlich die an den Hügel der Seewarte angeschmiegte Vorortebahn mit ihrem reizvollen Uebergang von der Hoch- zur Untergrundstrecke, Anlagen, welche gemeinsam mit den schon vorhandenen Hochbauten (besonders der neuen Navigationsschule) dem Platze ein technisch interessantes und künstlerisch reizvolles Gepräge geben werden. —

Literatur.

Volkstümliche Kunst aus Schwaben. Im Auftrag der königl. württembergischen Zentralstelle für Gewerbe und Handel herausgegeben von Direktor Paul Schmohl, Vorstand der Beratungsstelle für das Baugewerbe, unter Mitwirkung von Prof. Dr. Eugen Gradmann, kgl. Landeskonservator in Stuttgart. 511 Abbildungen. Eßlingen a. N. Paul Neff Verlag (Max Schreiber) 1908. Preis 25 M. — (Hierzu die Abbildungen S. 13, 16, 17 und 19.)

Eine alte Klage der württembergischen Verkehrsbehörden und der Kreise im Schwabenlande, welche in der Belebung des Verkehres mit Recht eine wesentliche Förderung der modernen Kultur-Interessen erblicken, ist die Klage über die Umleitung des Reiseverkehres von Norden nach Süden und umgekehrt um Württemberg, durch Bayern, Baden und Elsaß-Lothringen. Eine natürliche Folge davon ist, daß die Kunstdenkmäler Württembergs, an denen das Land unerschöpflich reich ist, viel reicher, als man aus gelegentlichen Veröffentlichungen außerhalb des Landes bisher angenommen hat, nicht in dem Maße bekannt sind, wie ihre Zahl und Bedeutung es verdienen. Wer in dem vorliegenden Werke, das eine der schönsten Veröffentlichungen über Heimatkunst darstellt, die seit Jahren in handlicher Form erschienen sind, blättert, ist überrascht von der Fülle an unbekannten Eindrücken, die dieses gesegnete Land dem Kunstfreund darbietet. Und dabei ist die große Monumentalkunst ausgeschaltet und in der Hauptsache nur das berücksichtigt, „was der regsame Bürger und fleißige Bauersmann fürs tägliche Leben und seine Bedürfnisse geschaffen haben". Aber wie reich, wie mannigfaltig und schön ist das. „Wie viele schöne alte Dorf- und Städtebilder, malerische Straßenzüge, interessante Holz- und Steinbauten, Brunnen, Kirchen und Kapellen, stolze Brücken und entzückende Gärten tritt der Beschauer hier an. Wie reichhaltig ist der Schatz an schönen Schmiede-Arbeiten, Möbeln, Gedenksteinen, Grabmalen, Wappen- und Hausschildern, Geräten u dergl. Manche Rathäuser, Pfarrhäuser, Mühlen, Burgen, Keltern, Türme, Friedhöfe, Fabrikanlagen, Gasthäuser, Gartenhäuschen usf., die durch ihre Gestaltung und Lage sich auszeichnen, sind hier zur Anschauung gebracht". Schon aus dieser kurzen Aufzählung, die vom Verlag ausgeht, ist der schier unerschöpfliche Reichtum des Landes und unseres Werkes zu erkennen. Das Werk will durch die Festhaltung der täglich mehr schwindenden alten Volkskunst im Bilde auf das einzuwirken versuchen, was heute aus dem Volke hervorgeht und meist des Heimatcharakters entbehrt. Es will den Gefahren vorbeugen, „welche durch Unverstand, Verbildung oder Aenderung der Lebensbedingungen dem alten Bestand drohen" und zugleich aber auch den Gefahren, welche aus den gleichen oder ähnlichen Ursachen die künstlerische Hervorbringung unserer Tage umgeben. Es sind künstlerische, volkswirtschaftliche und psychische Interessen, die bei dem einsichtsvollen Zurückgreifen gerade auf die Volkskunst, die Kunst des gewerblichen Mittelstandes, berührt werden.

Wie treffend sind die Worte, die Gradmann in seiner „Einführung" zu der schönen Sammlung gegen den Schluß über diese sagt: „Wir sind in der Wertschätzung der Denkmäler bis zu den typischen und kleinen Dingen, den Denkmälern der Alltagskunst vorgedrungen. Künstler wie Schwind, Richter, Th. Schüz und Dichter wie Mörike und Keller haben uns diese Welt sehen und lieben gelehrt. Wir empfinden die Gemütswerte, die darin stecken und achten die Gesinnung, die daraus spricht. Wir sehen vor unseren Augen eine Welt, aus der wir selbst hervorgegangen, eine Heimat schwinden; nicht ohne Wehmut, aber unverzagt, in der Erwartung einer neuen größeren Kultur, der wir entgegen gehen". Eine kleine Auswahl von Abbildungen aus dem prächtigen Werke, die wir dieser Nummer beigeben, soll die Grundsätze zeigen, welche die Herausgeber bei der Sammlung des Materiales geleitet haben, soll aber auch die Poesie dartun, die allenthalben im Schwabenlande in Städte- und Landschaftsbildern, in Kunst und Kunstgewerbe verbreitet ist, in Dorf und Stadt noch wohnt, noch unbeeinflußt vom nüchternen modernen Wirtschaftsleben, aber von ihm leider vielfach bedroht.

Für den Wirtschaftshof in Maulbronn (S. 13) und seine glückliche Mischung von Fachwerk- und Steinbau wird die abgelegene Lage des Klosters hoffentlich noch recht lange die Erhaltung gewährleisten. Der köstliche Durchblick auf das Rathaus in Tübingen (S. 13) ist heute schon nicht mehr in dieser Form erhalten. Ein ansprechendes Bild schwäbischer Schloßarchitektur bietet der Schloßhof von Hohen-Tübingen dar, während im Schlosse zu Ludwigsburg der schwäbische Schloßbau seinen Höhepunkt zeigt (S. 16). Von glücklichster malerischer Erscheinung ist die schöne Berggruppe des Stiftes Komburg, jener unvergleichlichen Baugruppe, die in ihrer Schönheit und in ihrem Reichtum im Norden unseres Vaterlandes fast unbekannt ist (S. 17). Charaktervoll ist die Straße aus Rottweil, ein Straßenbild, das bei allem Individualismus der einzelnen Häuser ein ansprechendes künstlerisches Leben zeigt (S. 17). Und welcher poetische Duft liegt nicht über Kirche und Schloß von Braunsbach! Diese Abbildungen mögen andeuten, wieviel reine Freude dem Leser aus dem seltenen Werke entgegenströmt. —

Die Untersuchung des Wassers an Ort und Stelle von Dr. H. Klut, wissenschaftlichem Hilfsarbeiter der kgl. Prüfungsanstalt für Wasserversorgung und Abwässer-Beseitigung zu Berlin. 159 Seiten, 29 Abbildungen. Verlag Julius Springer in Berlin 1908. Preis gebunden 3,60 M. —

Das kleine, handliche Buch geht in seinem Inhalt nicht unerheblich über das hinaus, was der Titel anzeigt. Es enthält nicht nur genaue Anweisungen über die Entnahme von Wasserproben und über die an Ort und Stelle vorzunehmenden physikalischen, chemischen und bakteriologischen Untersuchungen, sondern es gibt auch Aufschluß über die erst später im Laboratorium auszuführenden Untersuchungen. Das Buch behandelt die Bestimmung der Temperatur, der Klarheit und Durchsichtigkeit, der Farbe, des Geruches und Geschmackes, des Gehaltes an organischen Stoffen, des Bakteriengehaltes, der Härte, sowie der Reaktion des Wassers, und gibt ferner die verschiedenen Methoden an, wie salpetrige Säure, Salpetersäure, Ammoniak-Verbindungen, Eisen, freie Kohlensäure, gelöster Sauerstoff, Blei und Mangan im Wasser nachgewiesen werden können. Es wird nicht nur gezeigt, wie die einzelnen Bestimmungen vorzunehmen sind, sondern es werden eingehend auch die Gründe auseinandergesetzt, warum diese Untersuchungen notwendig werden. In erster Linie ist in dem Buch die physikalische und chemische Untersuchung von Trink- und Oberflächenwasser (nicht von Abwasser) berücksichtigt; für die Beurteilung des Oberflächenwassers wird auch kurz auf die biologische Wasser-Untersuchung in bezug auf die darin lebenden Organismen niederer und höherer Art hingewiesen. Schemata für die Untersuchung von Grund- und Oberflächenwasser und Angaben über deren normale Zusammensetzung als Trink- und Wirtschaftswasser, als Kesselspeisewasser, als Fluß- und Seewasser, sowie als Fischereiwasser, endlich ein ausführliches Literatur-Verzeichnis beschließen das Buch.

Dem in der Praxis stehenden Ingenieur, namentlich dem Wasserwerks-Ingenieur, der sich über die Untersuchung von Wasser rasch und doch gründlich unterrichten will, wird das kleine Buch willkommen sein, um so mehr, als der Verfasser nicht nur die vorhandene reichhaltige Literatur sorgfältig benutzt, sondern auch seine als Mitglied der staatlichen Prüfungsanstalt gemachten eigenen Erfahrungen bei der Bearbeitung verwertet hat. —

Schiele in Berlin.

Vermischtes.

Schwinden des Bauinspektor-Titels. Im Königreich Sachsen ist soeben den Baubeamten, die bisher den Titel „Bauinspektor" führten, die Amtsbezeichnung „Bauamtmann" beigelegt worden. Bauinspektor hießen, nachdem die Vorstände der Bauinspektionen schon seit längerer Zeit stets bei ihrer Berufung zu Bauräten ernannt wurden, nur noch die Hilfsarbeiter der Bauinspektionen und die mit einer selbständigen Bauleitung beauftragten älteren Regierungs-Baumeister. Die für Sachsen neue Bezeichnung hat also eine ganz andere Bedeutung als in Bayern, wo sie eingebürgert ist. Da aus Rücksichten auf den neuen Normal-Besoldungsetat die Zahl der Bauinspektoren, jetzt Bauamtmänner, erheblich vermehrt worden ist, so wird der neue, wohlklingendere und eine wichtigere dienstliche Stellung andeutende Titel von durchschnittlich jüngeren Beamten geführt als der alte, von dem eine ganze Generation von Bauamts-Vorständen sich vergeblich zu befreien gesucht hat. Um so berechtigter ist der Wunsch der Baubeamten in anderen Bundesstaaten, Preußen voran, die Amtsbezeichnung Bauinspektor abgeschafft zu sehen. Wie eine „Kompensation" mutet es übrigens an, daß in Sachsen gleichzeitig den älteren Assessoren im selben Ressort die Amtsbezeichnung „Finanz-Amtmann" beigelegt worden ist. — F.

Wettbewerbe.

Wettbewerb Rathaus Delmenhorst. Unter 52 Entwürfe wurde kein I. Preis verteilt. Zwei Preise von je 1500 M. erhielten die Hrn. Emmingmann in Berlin und Stoffregen in Bremen. Ein III. Preis wurde den Hrn. Hans und Heinr. Lassen in Bremen zuerkannt. —

Inhalt: Der Neubau der St. Pauli-Landungsbrücken zu Hamburg (Schluß.) — Literatur. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der Neubau der St. Pauli-Landungsbrücken zu Hamburg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

NEUBAU DES RATHAUSES IN FRANKFURT AM MAIN. * ARCHITEKTEN: KGL. BAURÄTE FRANZ VON HOVEN UND LUDWIG NEHER IN FRANKFURT AM MAIN. * ANSICHT AM GROSSEN KORNMARKT UND AN DER BUCHGASSE. * * * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * XLIII. JAHRGANG 1909 * No. 4. * *

DEUTSCHE BAU-ZEITUNG

* XLIII. JAHRGANG. * Nº. 4. *
BERLIN, DEN 13. JANUAR 1909.

Neubau des Rathauses in Frankfurt a. M.

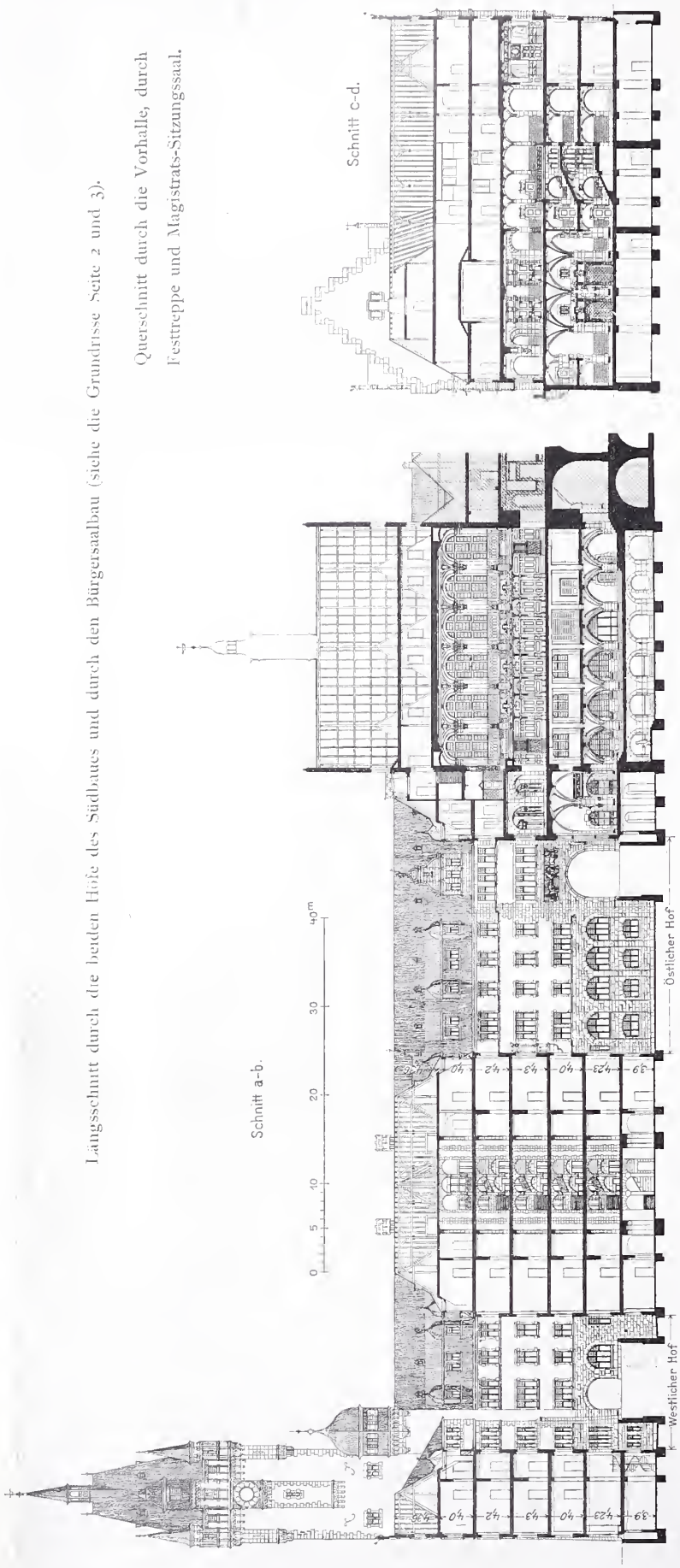
Architekten: königl. Bauräte Fr. v. Hoven und L. Neher, Frankfurt a. M.

(Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage.

Die neuen Baumassen zerfallen in drei Gruppen, die in sich selbständig und durch alte und neue Straßenzüge von einander getrennt sind. Unmittelbar an die alten Bauten der Römer-Gruppe, die Unregelmäßigkeit und malerische Erscheinung dieser Gruppe fortsetzend, ist der Bürgersaalbau angeschlossen. Er findet durch die beiden Durchfahrten und den Durchgangshof, welche die alte Römer-Gasse ersetzen und die Verbindung herstellen zwischen der heutigen Limpurger-Gasse und dem Pauls-Platz, seine westliche Begrenzung. Der Bürgersaalbau findet seine Hauptverbindung mit den alten Teilen am Haus zum „Goldenen Schwan". Von der unteren gewölbten Halle desselben sind breite Zugänge zu dem im Erdgeschoß gelegenen zweischiffigen, gewölbten Hauptraum des Ratskellers geschaffen. An diesen Hauptraum schließen sich ein erhöhtes Seitenschiff sowie eine Reihe anderer Räume — unter anderem für die Verwaltung — und Säle an, die sich bis an die Front der Limpurger-Gasse erstrecken und hier die alten Räume des Hauses Silberberg berühren. Ueberall in diesem Teil sind malerische Gestaltungen schon im Grundriß gesucht und gefunden, und es ist so aus dem Historischen und dem Neuen eine Baugruppe geschaffen, die Harmonie anstrebt, soweit dies möglich ist, ohne die Absicht des Spieles mit der Unregelmäßigkeit zu erwecken. Im zweiten Obergeschoß sind in diesem Bauteil, der zugleich die große Festtreppe enthält, der Magistrats-Sitzungssaal und der große Festsaal mit ihren Nebenräumen untergebracht. In Verbindung mit dem Kurfürstenzimmer, welches durch Luthmer eine treffliche

Ansicht in der Limpurger-Gasse.

Wiederherstellung erfahren hat, dem alten Kaisersaal und der Kaisertreppe, ist hier eine Flucht von Festräumen geschaffen, wie sie kein neueres Rathaus aufzuweisen hat und die nur von wenigen Raumgruppen der bedeutendsten älteren Rathausbauten übertroffen werden. In der südlichen Flucht dieser Raumgruppe liegen der Magistrats-Sitzungssaal und die Amtsräume der Stadtverordneten, an ihrer Spitze der Stadtverordneten-Sitzungssaal im Hause Limpurg. Eine Fortsetzung der Ratsdiele nach Nordwesten vermittelt in geschickter Weise die Uebergänge einerseits nach dem Südbau und über die Bethmann-Straße hinweg nach dem Nordbau. Eine dem Festsaal gegen den Pauls-Platz vorgelagerte Galerie stellt eine unmittelbare Verbindung der Ratsdiele mit dem Vorsaal zwischen Kurfürstenzimmer und den alten Amtsräumen der Bürgermeisterei im Römer her. Im dritten Obergeschoß liegt über dieser Galerie die für die Zuschauer bestimmte offene Galerie des Festsaales. In einem Zwischengeschoß zwischen Ratskeller und Bürgersaal ist das städtische Archiv untergebracht, welches die Akten der zeitgenössischen Periode seit dem Jahre 1868 enthält. Das in Eisen konstruierte Dachgeschoß über dem Saalbau enthält die Plankammer des Tiefbauamtes.

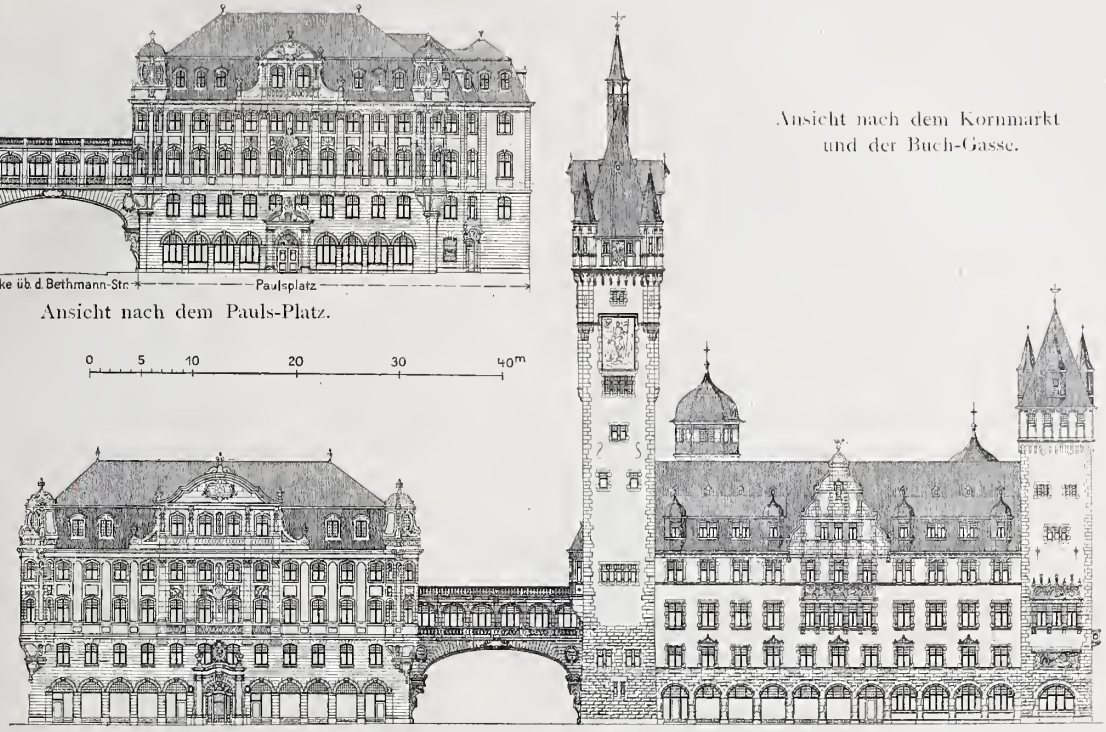


Längsschnitt durch die beiden Höfe des Südbaues und durch den Bürgersaalbau (siehe die Grundrisse Seite 2 und 3).
Querschnitt durch die Vorhalle, durch Festtreppe und Magistrats-Sitzungssaal.

Der räumlich ausgedehnteste der drei Bauteile, der Südbau, wird von der Limpurger- und der Buch-Gasse, sowie der Bethmann-Straße begrenzt und lagert seine Räume um 3 Höfe, einen kleineren mittleren Hof in der von Nord nach Süd ziehenden Hauptachse, sowie zwei größere seitliche Durchgangshöfe, von welchen der östliche der Durchgangshof als Ersatz für die eingegangene Römer-Gasse ist. Der Verlauf der Straßenzüge verleiht diesem Bauteil in der Fläche eine leicht unregelmäßige Gestalt, während jedoch der Organismus der Raumanordnung bis auf die Teile, mit welchen der Südbau an den Bürgersaalbau anschließt, durchaus regelmäßig ist. In der Hauptachse liegen die beiden Haupteingänge dieses Baues, begleitet von gleich gebildeten, stattlichen Treppenhäusern und Fahrstühlen. Weitere Treppenhäuser liegen in den nordwestlichen und südwestlichen Hofecken. Im zweiten und dritten Obergeschoß erweitert sich die nördliche Haupttreppe zu einer bis an die Bethmann-Straße reichenden Diele als Warteraum. Der Südbau enthält auch die beiden Rathaustürme; den kleineren an der Kreuzung der Buch-Gasse mit der Limpurger-Gasse, den größeren, das Stadtbild beherrschenden, an der Kreuzung der Buch-Gasse mit der Bethmann-Straße. Der Hauptturm beherrscht das vieltürmige Stadtbild in so glücklicher Weise, daß er in der Tat nach der Absicht der Architekten „für die von verschiedenen Seiten Ankommenden als Wegweiser zum Rathaus“ dient. An der Bethmann-Straße und an einem Teil der Buch-Gasse wurden im Erdgeschoß geräumige Läden angelegt, die mit dem darunter gelegenen, gut beleuchteten Untergeschoß, das als Lagerraum oder Werkstatt dienen kann, durch Wendeltreppen verbunden sind. Wenn für die Anlage dieser Läden als Grund die Erzielung einer angemessenen Rente angegeben wird, so ist das nur natürlich; interessant ist aber auch die daneben angegebene Hoffnung, durch die Läden an den langen dunklen Winterabenden hell erleuchtete Straßen um das Rathaus herum zu haben. Die Teile des Erdgeschosses des Südbaues, die keine Läden enthalten, sind der Direktion der städtischen Wasserwerke und der Stadtgärtnerei als Diensträume überwiesen. Der größte Teil der Obergeschosse dieses Bauteiles wird durch die Diensträume des Hochbauamtes und des Tiefbauamtes eingenommen.

Nicht die gleiche Regelmäßigkeit der Anlage wie der Südbau zeigt der Nordbau, der in zwei Bauperioden zur Ausführung kam, die sich im Grundriß deutlich kennzeichnen. Die östliche Hälfte des Nord-

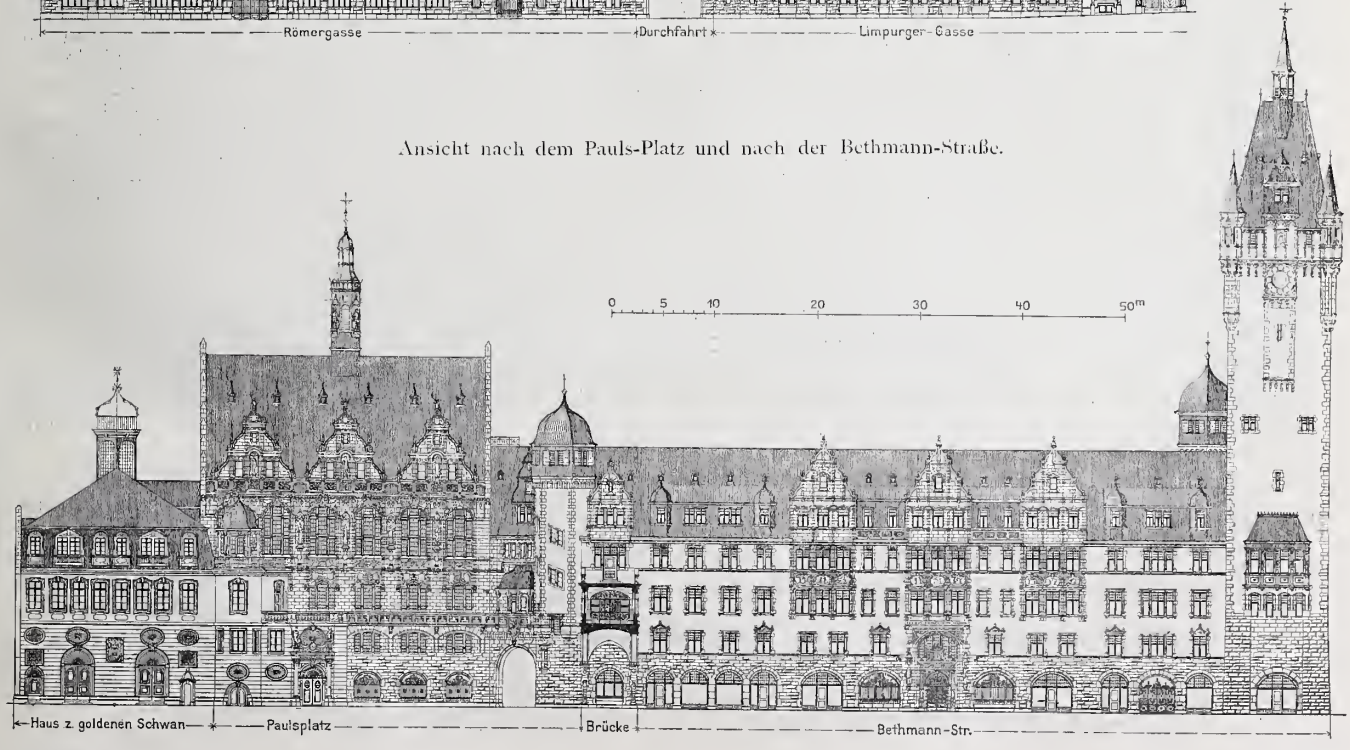
Ansicht nach dem Pauls-Platz.



Ansicht nach dem Kornmarkt und der Buch-Gasse.

Ansicht nach der Römer- und Limpurger-Gasse.

Ansicht nach dem Pauls-Platz und nach der Bethmann-Straße.



baues war die zuerst ausgeführte; sie zeigt eine in sich geschlossene Anlage. Ihr folgte die westliche Hälfte, die in ihrer Anlage den Charakter des Anbaues nicht verleugnet. Der Nordbau wird umschlossen von der Bethmann-Straße, dem Großen Kornmarkt, der Barfüßer-Gasse und dem westlichen Teile des Pauls-Platzes. Die Begrenzung der Grundrißfläche ist auch hier leicht unregelmäßig und ladet in dieser Weise zur Schaffung malerischer Straßenbilder ein. Die Nähe der Paulskirche hat an der Nordostecke des Nordbaues zur Anlage eines einspringenden malerischen Winkels geführt. Während das Erdgeschoß des Nordbaues außer Zusammenhang mit den übrigen Bauteilen des Rathauses für sich besteht, sind die zweiten Obergeschosse des Süd- und des Nordbaues an der nordöstlichen bezw. der südöstlichen Ecke über die 17,5 m breite Bethmann-Straße hinweg durch eine breite, geschlossene Brücke miteinander verbunden. Diese Brücke ist für den Abschluß des Pauls-Platzes nach Westen und für das Stadtbild von glücklichster Wirkung. Denn sie schließt ab, teilt, verdeckt, verbindet und hebt das vor, hinter ihr und zu ihren Seiten Liegende in trefflicher Weise. Der Ostteil des Nordbaues ist seiner Bestimmung als Kassenbau entsprechend mehr in der Art eines modernen Bankgebäudes angelegt worden. Es enthält im Erdgeschoß die Sparkasse und die Stadt-Hauptkasse; im zweiten Obergeschoß liegen, um einen inneren Hof gruppiert, die Raumfolgen für die Steuer Verwaltung. Der Haupteingang wurde vom Pauls-Platz genommen und führt unmittelbar in den glasüberdeckten Kassenhof der Stadt- und Haupt-Kasse. Das Erdgeschoß sollte außer dem Kassenhof noch drei Einzahlungsstellen erhalten; da aber die Ueberdachung der aus dieser Anordnung sich ergebenden 5 Eingänge auf Schwierigkeiten stieß, so verließ man den Gedanken und ließ den gesamten Verkehr zu den Kassen durch den Haupteingang am Pauls-Platz gehen. Der westliche Teil des Nordbaues enthält an der Seite des Großen Kornmarktes wiederum Läden mit darunter gelegenen Lagerräumen, im übrigen Räume für das Einziehungs- und das Statistische Amt. Im zweiten Obergeschoß sind die Schulbehörden, der Stadtarzt und die Baupolizei untergebracht. Der geräumige Hof ist durch eine Zufahrt vom Großen Kornmarkt aus zugänglich.

So ordnen sich die Raumgruppen der Neubauten in natürlicher Klarheit und Uebersichtlichkeit, ohne Künstelei, lediglich dem praktischen Bedürfnis entsprechend. Nur beim Anschluß an die alten Teile des Römers mußten Kompromisse geschlossen werden, die indessen wiederum der malerischen Erscheinung der stolzen Baugruppe zugut kamen. —

(Fortsetzung folgt.)

Vereine.

Architekten-Verein zu Berlin. Haupt-Vers. vom 19. Okt. 1908. Vors.: Hr. Kummer; anwes. 65 Mitgl.

Der Vorsitzende eröffnete die Versammlung als erste im Wintersemester mit Worten der Begrüßung und der Bitte um rege Mitarbeit an den Aufgaben des Vereins. Er gedachte sodann der zahlreichen Mitglieder, die dem Verein seit der letzten Sitzung durch den Tod entrissen wurden, darunter die Ehrenmitglieder Wiebe und Adler. Daran schlossen sich Mitteilungen über eine von Prof. Günther-Naumburg ausgestellte interessante Sammlung von Aquarellskizzen, das Ergebnis von Studienausflügen mit Studierenden der Berliner Technischen Hochschule.

Einen wichtigen Gegenstand der Tagesordnung bildete die Beschlußfassung über die Satzungen der Wilhelm Strauch-Stiftung, über die Hr. Körte berichtete. Die Satzungen wurden in der vorgelegten Fassung einstimmig angenommen, sodaß es bald möglich wird, den ersten Wettbewerb auf Grund dieser Stiftung zu veranstalten. Es folgten dann Berichte über die Tätigkeit des Studien-Ausschusses und das von ihm für diesen Winter aufgestellte und gesicherte Vortragsprogramm über verschiedene wirtschaftliche Fragen, Berichterstatter Hr. Kummer; des Bibliotheksausschusses über den Bestand der Vereinsbibliothek und ihre Benutzung, Berichterstatter Hr. Meier; des Vortragsausschusses über die in Aussicht genommenen Vorträge, Berichterstatter Hr. Müßigbrodt; und schließlich des Ausschusses für Besichtigungen, namens dessen Hr. Marggraff Mitteilungen machte.

Den Rest des Abends füllten Berichte der Hrn. Koehn über die Abgeordneten-Versammlung in Danzig, insbesondere auch die Frage „Wie kann die Stellung der Ingenieure in den öffentlichen und privaten Verwaltungskörpern gehoben werden", sowie des Hrn. Stiehl über den Denkmalpflegetag in Lübeck („Deutsche Bauzeitung" 1908 S. 403 und 495 ff, sowie S. 555 und 569). —

Vers. am 2. Nov. 1908. Vors. Hr. Bürckner, anwes. 85 Mitgl., 3 Gäste.

Nach einleitenden Worten des Vorsitzenden, der den Mitgliedern noch einmal eine rege Beteiligung an den vom Studienausschuß veranlaßten, allgemeine Fragen behandelnden Vorträgen ans Herz legt, wird von den Hrn. Geh. Brt. Saran und Stadtbauinsp. Fichtner über den Ausfall zweier Monatswettbewerbe berichtet, welche den Entwurf zu einem Forstgehöft, bezw. zu einer Platzanlage zum Gegenstand hatten. Es erhielten unter 7 bezw. 2 Entwürfen je ein Vereinsandenken die Hrn. Reg.-Bmstr. Rappaport in Kiel und Fritz Behrendt in Dortmund bezw. Reg.-Bfhr. O. Scheunemann in Plathe.

Als Verbands-Abgeordnete wurden gewählt die Hrn. Saran, Stiehl, A. Adams, M. Guth, Koehn, für die Ausschüsse zur Beurteilung der Schinkelpreis-Entwürfe des Hoch-, Wasser- und Eisenbahnbaues je 11 Preisrichter.

Den Vortrag des Abends hielt Hr. Petersen über den Neubau des Landgerichtes III Berlin-Charlottenburg, der in den Jahren 1901—1906 ausgeführt worden ist. Der interessante, von zahlreichen guten Lichtbildern erläuterte Vortrag wurde mit Beifall aufgenommen. —

Außerord. Versammlung der Pfälzischen Kreisgesellschaft des Bayerischen Arch.- und Ing.-Vereins zu Neustadt a. H. am 4. Dez. 1908 aus Anlaß der Ausstellung von Wettbewerbs-Entwürfen zur Töchterschule zu Neustadt a. H., Modellen von Landhäusern und sonstiger Entwürfe. Erschienen waren 33 Teilnehmer, welche sich nach der Besichtigung zur gemeinschaftlichen Besprechung versammelten, wobei manche Frage zur Sprache kam, die in kommender Generalversammlung eingehender behandelt werden soll, z. B. Gründung eines Vereins Pfälzischer Künstler, Beschränkung kleiner architektonischer Aufgaben auf einen beschränkten Kreis von Architekten, Bevorzugung von Architekten in amtlicher Stellung zum Schaden von Privat-Technikern usw. Den Schluß der anregenden Versammlung bildete eine Metzelsuppe. —

Vermischtes.

Original-Zeugnisse und Handskizzen im Stellenverkehr. Die bei unserer Expedition häufig einlaufenden Klagen über Unzuträglichkeiten, die sich aus der Versendung von Originalzeugnissen und Handskizzen im Stellenverkehr ergeben, veranlassen uns, den Bewerbern um die unter einer Chiffre in unserer Zeitung ausgeschriebenen offenen Stellen in ihrem eigensten Interesse zu raten, den Bewerbungen keine Original-Zeugnisse oder andere Schriftstücke von Wert, sowie Handskizzen anzufügen, da wir bei dem Umstande, daß uns die Aufgeber von Chiffre-Anzeigen meist selbst nicht bekannt sind, keinerlei Gewähr für die Zurückerlangung wertvoller Anlagen übernehmen können. Zudem müssen wir bei unserem Geschäftsumfang jede Beihilfe hierzu als über den Rahmen der Offerten-Vermittelung hinausgehend zu unserem Bedauern ablehnen.

Anderseits bitten wir im Interesse einer Vereinfachung im Stellenverkehr die Ausschreiber offener Stellen, sich zunächst mit einer kurzen Darstellung der persönlichen und fachlichen Verhältnisse der Bewerber zu begnügen und nur etwa die Bewerber der engeren Wahl zur Einsendung von Zeugnissen, Handskizzen oder anderen Anlagen zu veranlassen; es in diesem Falle aber auch als eine selbstverständliche Pflicht zu betrachten, alle Anlagen sobald wie möglich den Bewerbern kostenfrei wieder zurückzustellen. Jeder Ausschreiber einer offenen Stelle versuche, sich in die Lage eines Stellungsuchenden zu versetzen; sein natürliches Gefühl wird ihm dann sagen, welche Pflichten er zu beobachten hat. Den Stellungsuchenden selbst aber wird dringend empfohlen, nur das einzusenden, was verlangt wird. —

Wettbewerbe.

Einen Skizzen-Wettbewerb betr. Entwürfe für ein drittes Stadttheater in Riga, ein Volkstheater für 1800 Personen, erläßt das Stadtamt zum 14. April 1909 unserer Zeitrechnung. Es werden 3 Preise von 500, 300 und 200 Rbl. in Aussicht gestellt.

Inhalt: Neubau des Rathauses in Frankfurt a. M. (Fortsetzung.) — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Neubau des Rathauses in Frankfurt a. M.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

NEUBAU DES RATHAUSES IN FRANKFURT AM MAIN. * ARCHITEKTEN: KGL. BAURÄTE FRANZ VON HOVEN UND LUDWIG NEHER IN FRANKFURT A. M. * ANSICHT DES SAALBAUES UND DES TREPPENTURMES AN DER BETHMANN-STRASSE.

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 5. * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

Neubau des Rathauses in Frankfurt am Main.

Architekten: kgl. Bauräte Franz v. Hoven und L. Neher, Frankfurt a. M.

(Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 27, 28 u. 29.

Für den Aufbau der Baugruppe waren neben den in der Grundriß-Anlage gegebenen Bedingungen sowie neben den praktischen Erfordernissen die Summe von Rücksichten maßgebend, die aus der geschichtlichen Ueberlieferung Frankfurts und den idealen Forderungen der Oertlichkeit entsprangen. Die nicht zu unterschätzenden Schwierigkeiten, die sich aus der Angliederung der Neubauten an die Römer-Gruppe ergaben, die Befürchtung namentlich, es könne die Römergruppe durch die große Massenentfaltung der Neubauten in ihrer Bedeutung verlieren, hatten zu-

XLIII. JAHRGANG. No. 5. BERLIN, DEN 16. JANUAR 1909.

nächst zur Verfolgung anderer Gedanken geführt, deren Ziel es war, an anderer Stelle, unabhängig von den Forderungen der Oertlichkeit, in freier Gestaltung einen Rathaus-Neubau zu errichten, ihn als eine organisch und künstlerisch in sich geschlossene Baugruppe zu betrachten, die Römergruppe sowie die nunmehr niedergelegten Bauten in geeigneter Wiederherstellung für sich bestehen zu lassen und damit den Charakter der Altstadt am besten zu erhalten. Es war zu diesem Zweck unter anderem das Gelände ins Auge gefaßt, auf dem heute das Schauspielhaus steht; man dachte auch an Gelände am Main und an anderen Punkten der Stadt, an welchen das Rathaus als der Sitz der städtischen Suprematie und als die Verkörperung der Blüte des Bürgertums eine bevorzugte Stellung haben konnte. Indessen, alle Erwägungen dieser Art, so sehr sie in vieler Hinsicht begründet erschienen, wurden besiegt von dem Gefühle der Pietät für die Stelle im Herzen der Stadt, an welcher seit Jahrhunderten die Geschicke des blühenden Gemeinwesens entschieden wurden. Dieses Gefühl überwand auch alle Schwierigkeiten, die gerade die Umgebung der Römergruppe für den nötigen Gelände-Erwerb darbot; es wälzte aber auf der anderen Seite ein großes Teil der für dieses Baugelände entstehenden Schwierigkeiten künstlerischer Art auf die Architekten ab, die ihnen jedoch mit Glück gerecht wurden. In erster Linie galt es, den ausgesprochenen Charakter der Frankfurter Altstadt auch in den Neubauten zu wahren. Man kennt die anziehenden und stimmungsvollen Bilder, welche die Altstadt in Frankfurt noch heute allenthalben darbietet, Städtebilder, über deren Erhaltung einsichtige Kreise eifersüchtig wachen und die meist auch da mit Glück wieder geschaffen werden, wo Neubauten nicht zu umgehen sind. Für unsere Rathausbauten stellte die Römer-Gruppe Bedingungen, welchen sich das künstlerische Schaffen unterwerfen mußte. Um die im Verhältnis zum Neubau nicht sehr ausgedehnte Baugruppe des alten Römers nicht zu erdrücken, wurden die Hauptgruppen der Neuanlage stilistisch wie in der architektonischen Anordnung in verschiedene Teile zerlegt, wodurch sich namentlich am Pauls-Platz ein reich gegliedertes Bild ergab. Dabei führte die Wiederverwendung der künstlerisch wertvollen Teile, die nach dem Abbruch der alten Häuser, die dem Neubau weichen mußten, zur Verfügung standen, zu mancher Anregung für Neugestaltungen.

Der an die Römer-Gruppe unmittelbar anschließende Bürgersaal-Bau ist als ein hoher dreigiebeliger Bau mit Satteldach und Dachreiter ausgebildet und überragt erheblich das Haus „Zum goldenen Schwan", an das er anschließt und dem er einen abgetreppten Giebel zuwendet. Man hat in dieser wohl unbeabsichtigten Trennung die Abgrenzung zwischen Alt- und Neu-Frankfurt erblicken wollen. Augenscheinlich aber sind es die Raumbedürfnisse, die es veranlaßt haben, daß der Bürgersaalbau für sich so stark in die Höhe gezogen wurde, denn der Uebergang zum Südbau hält sich wieder ungefähr in den Höhenverhältnissen des „Goldenen Schwan". In vier Voll- und einem Giebelgeschoß baut sich der Festsaalbau auf. Der Unterbau, aus Basalt und rotem Sandstein geschichtet, ist bis zu dem an der Fassade entlang laufenden Balkon schlicht gehalten. Die über dem Balkon ansetzende reichere Gestaltung bringt die Bedeutung der dahinter liegenden Räume zum Ausdruck. Sinniger bildnerischer Schmuck — teils figürlicher, teils heraldischer und teils ganz allgemein ornamentaler Art — bereichert das architektonische Gerüst dieses Bauteiles. Die stilistische Haltung ist die der deutschen Renaissance mit Nachklingen der gotischen struktiven Bildungen. Ein turmartiger Erker-Vorbau bildet stilistisch und in der Masse den Uebergang vom Festsaalbau zum „Goldenen Schwan". Ein Torbau mit reich und schön gegliedertem Erker und geschiefertem Giebel vermittelt den Uebergang zu einem Treppenturm und mit diesem zum Südbau. Unmittelbar hinter dem Treppenturm stellt die Straßen-Ueberbrückung, deren glücklicher Gedanke auf den Ober-Bürgermeister Adickes zurückgeführt wird, die Verbindung zwischen Süd- und Nordbau her und schließt den Pauls-Platz gegen die Bethmann-Straße ab. Entsprechend seinem Charakter als Verwaltungsgebäude ist der Südbau schlichter gehalten als der Festsaalbau, wenngleich auch er durch bemerkenswerte, reicher durchgebildete Portale ausgezeichnet wurde. Auch seine Formen sind die der deutschen Renaissance mit starkem gotischem Einschlag. Die Westseite des Südbaues wird flankiert durch zwei Turmbauten, den 70^{m} hohen „Langen Franz" und den stilistisch verwandten, jedoch niedrigeren, die Kreuzung der Buch-Gasse mit der Limpurger-Gasse bezeichnenden Südturm. Beide Turmbauten sind Nachbildungen verschwundener Bauwerke des alten Frankfurt; der „Lange Franz" ist eine Wiederholung des 1345 erbauten, jedoch schon 1765 niedergelegten Brückenturmes von Sachsenhausen, während der Südturm Formen wiederholt, die sich an dem Salmenstein'schen Hause befanden, das um 1350 auf der alten Stadtmauer von Frankfurt in der Gegend etwa des heutigen Börne-Platzes erbaut wurde. Beide Turmbauten sind in ihrer charakteristischen, das Mittelalter annähernd wiederspiegelnden Form glückliche Bereicherungen des südlichen Verwaltungsbaues. Dem Hauptturm ist an der Nordseite ein gut gegliederter Erker vorgelagert.

Ist der Stil-Charakter des Südbaues der der beginnenden deutschen Renaissance mit starken Resten aus dem Mittelalter, so zeigt der Nordbau die Architektur-Formen, die in Frankfurt um die Wende des XVII. und des XVIII. Jahrhunderts allgemein angewendet wurden. Seine Formgebung wurde auch durch den Umstand mitbestimmt, daß in ihn zahlreiche Teile eingefügt wurden, die sich bei dem Abbruch alter Teile des Römers und bei der Niederlegung des „Glesern-Hofes" als erhaltungswert ergeben hatten. Sie wurden hauptsächlich im Inneren verwendet. Während das architektonische Gerüst aus geflammtem Sandstein besteht, wurden auch hier wie beim Südbau die Flächen geputzt. Zwei Portalbauten des Nordbaues sind durch Dreiviertel-Säulen mit Verdachungen mit Vasen und Kartuschen, sowie eine aus drei Figuren bestehende Gruppe ausgezeichnet.

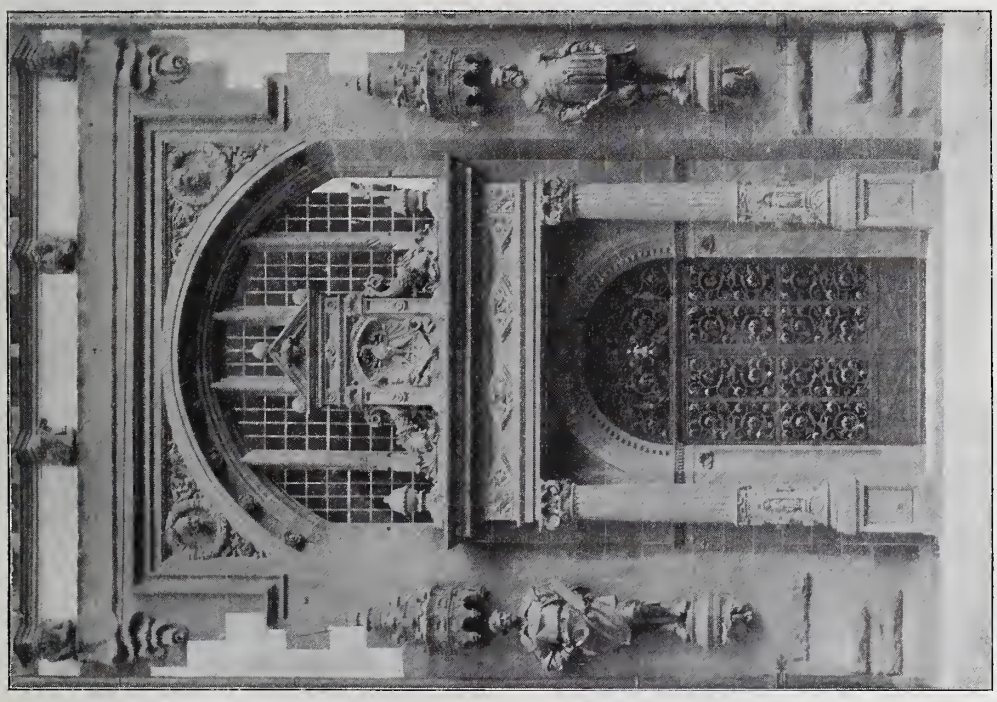
Der bildnerische Schmuck des Bürgersaal- und des Süd-Baues ist mannigfaltiger Art. Unter den Nischen der Fensterpfeiler des Festsaales stehen die Wissenschaft, die Kunst, der Wohlstand, der Handel, die Industrie; diese Figuren sind in Verbindung gebracht mit plastischen Emblemen. Die drei Giebel-Aufbauten endigen in Halbfiguren aus der Trinkerzunft; die Figuren in den Giebelnischen stellen die Klugheit, die Gerechtigkeit und die Eintracht dar. In den mit Laubwerk, Blumen und Früchten gezierten Brüstungen des zweiten Obergeschosses sind die Wappen Frankfurts und der eingemeindeten Vororte nebst Genre-Szenen aus der Sage, der Geschichte und dem Berufsleben ihrer Bewohner dargestellt. Die Figuren, welche das Eingangs-Portal zum Ratskeller schmücken, sind ein Kellermeister und ein Winzer. Die Korbbogen der Brücke ruhen auf männlichen Hermen. Am Hause fehlen auch nicht die Statuen des ersten Frankfurter Geschichtsschreibers Achilles August von Lersner, sowie des Malers und Kupferstechers Matthaeus Merian des Aelteren. Die Armbüsten der Vertreter der heimischen Gewerbe, der heimischen Künste und der technischen Wissenschaften, die Bronze-Statuen des Festungs-Baumeisters Dilich, sowie des Bildhauers Koler, die Medaillon-Köpfe der Erbauer der neuen Teile des Rathauses, die Vertreter des städtischen Hoch- und des Tiefbaues aus dem XVII. Jahrhundert zieren mit einem maßvollen Reichtum an Ornament die verschiedenen Teile des Südbaues. An anderen Stellen des Aeußeren der einzelnen Bauteile befinden sich figürliche Reliefs, musivische Darstellungen, getriebenes Beiwerk und anderer Schmuck. Ueber alle Teile der Neubauten ist das Füllhorn schöner Zierkunst in dem Grade ausgeschüttet, wie er durch die alten Römer-Bauten angegeben wird. So sind die Neubauten am Aeußeren mit einem Netz vielgestaltigen künstlerischen Lebens überzogen. —

(Schluß folgt.)

Zweigleisiger Ausbau der sibirischen Ueberlandbahn.

Als Rußland während des japanischen Krieges Truppen und Kriegsgegenstände zum Kriegsschauplatz beförderte, trat die Unzulänglichkeit der eingleisigen sibirischen Bahn mehr und mehr zutage. Ungeachtet zahlreicher Ausweichstellen, die damals errichtet wurden, und trotz zeitweiliger, später gänzlicher Sperrung einzelner Bahnstrecken für Privatgüter, war es nicht möglich, den Truppenaufmarsch merkbar zu beschleunigen. Für die Kriegsführung der Russen in der Mandschurei war die sibirische Eisenbahn unentbehrlich, wegen ihres unfertigen Zustandes[1]) und ihrer geringen Leistungsfähigkeit[2]) konnte sie indessen nicht die Erfolge zeitigen, die die Russen zu Beginn des Krieges von der Bahn erhofften. Manche Mißerfolge der Russen auf den Schlachtfeldern der Mandschurei sind auf den unfertigen Zustand der Bahn zurückzuführen. Nach Beendigung des Krieges und nach Niederwerfung des Aufstandes wurde der zweigleisige Ausbau der sibirischen Bahn und der Umbau des größten Teiles der Gebirgsstrecken westlich des Baikalsees von der russischen Staatsregierung beschlossen — ein Unternehmen, dessen beschleunigte Inangriffnahme zum Teil auf den unglücklichen Ausgang des Krieges zurückzuführen ist.

Durchfahrt von der Limpurger-Gasse zur Bethmann-Straße.



Hauptportal am Südbau, Bethmann-Straße.

Neubau des Rathauses in Frankfurt am Main. Architekten: kgl. Bauräte Franz von Hoven und Ludwig Neher in Frankfurt am Main.

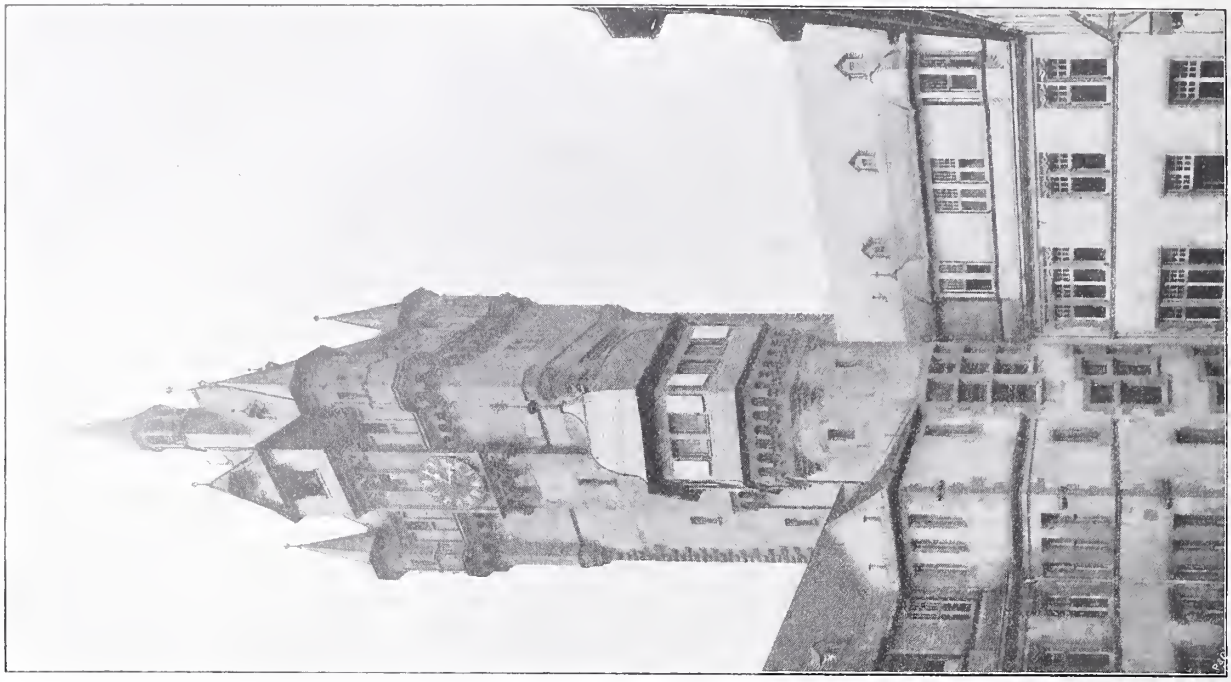
Die sibirische Eisenbahn durchschneidet in ihrem westlichen Zuge von Tscheljabinsk bis zur Station Atschinsk auf etwa 2000 km Länge Flachland, zwischen den beiden Stationen Nischne Udinsk (Werst 2573) und Sima (Werst 2813) und von Polowina (Werst 2952) bis zur Stadt Irkutsk (Werst 3048) auf etwa 360 km Länge Hügelland, von der Station Atschinsk (Werst 1873) bis Nischne Udinsk und zwischen Sima und Polowina mit Einschluß der Zweigbahn nach Tomsk auf etwa 985 km Länge gebirgige Gegend. Durch die im gebirgigen Gelände streckenweise angewendeten Maximalsteigungen von 1 : 45 und Krümmungen herab bis zu 250 m entstanden zahlreiche Hemmnisse und Stokkungen im Zugverkehr, die eine Abschwächung der Steigungen und teilweise Geradelegung einzelner Krümmungen dringend erheischten. Diese Arbeiten wurden bereits im Jahre 1906 teilweise in Angriff genommen. Am Schlusse des Jahres 1907 waren 146 km (137 Werst) der Bahnstrecke Sima—Polowina und etwa 743 km (696 Werst) der Bahnstrecken Atschinsk—Sima und Polowina—Irkutsk, zus. 1247 km (1169 Werst), im Umbau begriffen. An die Errichtung des zweiten Gleises schritt die russische Staatsregierung erst nach Genehmigung der Arbeiten durch die Reichsduma im Sommer des Jahres 1908. Mit Rücksicht auf die bevorstehende Verkürzung der sibirischen Ueberlandbahn durch die im Bau begriffene Bahn von Perm nach Jekaterinenburg[3])

[1]) Die Umgehungsbahn am Baikalsee war zu Beginn des Krieges im Bau begriffen. Truppen und Kriegsgegenstände wurden im Winter des Jahres 1904 über das Eis des Baikalsees befördert. Zu Beginn der Schiffahrt traten die Fährdampfer in Tätigkeit; mit Hilfe dieser und anderer Dampfer vollzog sich dann weiter die Truppenbewegung.

[2]) Die mittlere Geschwindigkeit der Militärzüge betrug nur etwa 20 Werst oder 21 km in der Stunde.

[3]) Zwischen Perm und Jekaterinenburg besteht zwar eine Bahnverbindung, die aber erst auf größerem Umweg durch das Bergwerksgebiet des Ural Jekaterinenburg erreicht.

und die geplante von Tjumen[4]) nach Omsk, wird das zweite Gleis nicht bei Tscheljabinsk, dem gegenwärtigen Ausgangspunkt der Ueberlandbahn, sondern 796 km (746 Werst) östlich von Tscheljabinsk bei Omsk beginnen und erst später bei Tjumen nach Westen zweigleisigen Anschluß an die Permer Bahn erhalten. Die Umgehungsbahn am Baikalsee[5]) mit ihren zahlreichen kleinen Tunneldurchbrüchen[6]), Feldeinschnitten, Stützmauern und Steinbekleidungen wird wegen der großen Kosten der Erweiterungsbauten in teilweise verwittertem Gestein nicht zweigleisig ausgebaut. Auf der transbaikalischen Eisenbahn, die sich bei Karymskaja nordöstlich zur Stadt Srjetensk (an der Schilka), südöstlich zur Mandschurei (Station Mandschurija) verzweigt, soll das zweite Gleis nur bis zum Knotenpunkt Karymskaja durchgeführt werden. Die chinesische Ostbahn, die jetzt im Machtbereich der Japaner liegt, hat für Rußland als Durchgangsweg nach Wladiwostok größere Bedeutung, solange die Amur-Eisenbahn nicht erbaut ist. Inzwischen ist der Bau der Amur-Bahn[7]) in Angriff genommen und dadurch



Ansicht des „Langen Franz" mit Treppenturm des westlichen Hofes.

Ansicht des Südbaues mit Verbindungsbrücke vom Süd- zum Nordbau.

Neubau des Rathauses in Frankfurt am Main. Architekten: kgl. Bauräte Franz von Hoven und Ludwig Neher in Frankfurt am Main.

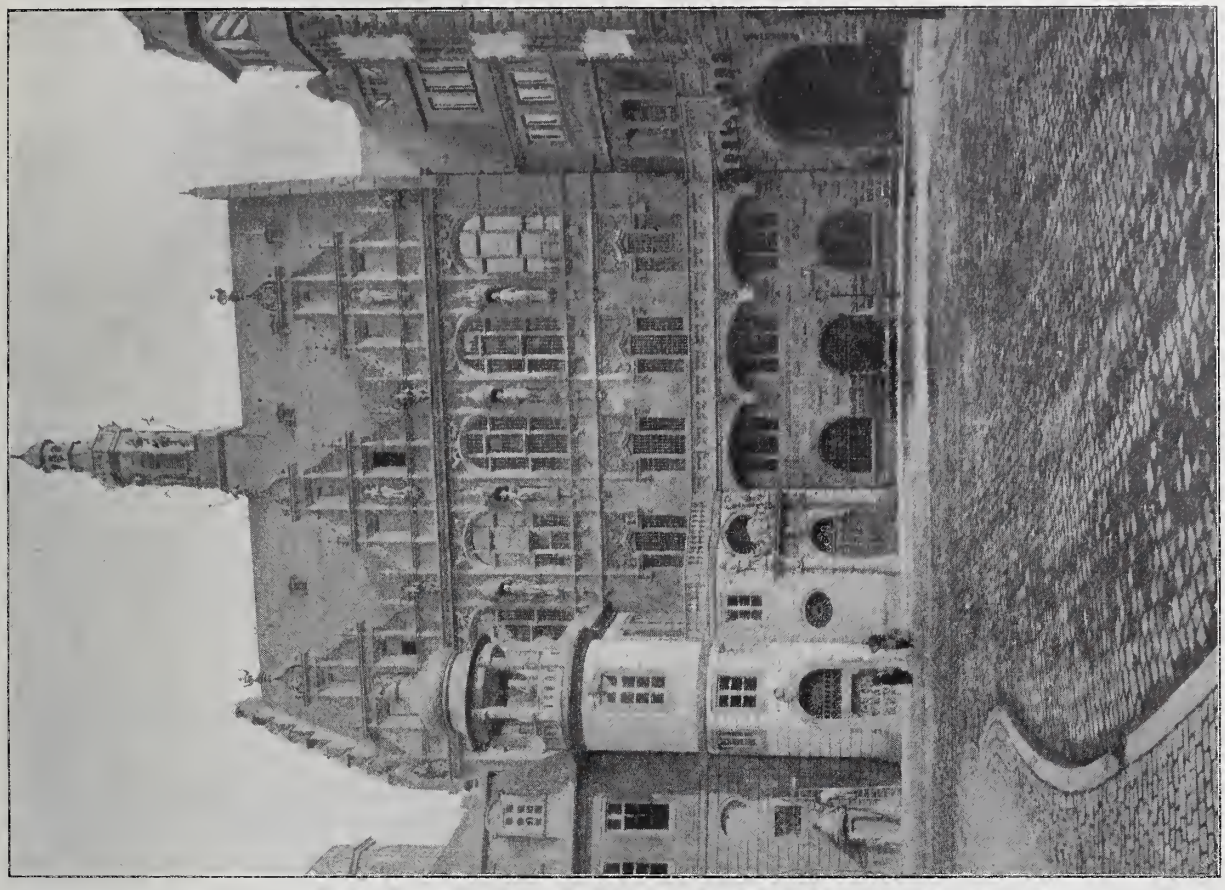
[4]) Tjumen an der schiffbaren Tura ist östlicher Endpunkt der Permer Bahn und ein Umschlagshafen für zahlreiche Güter, die vom Wasserweg auf die Eisenbahn oder in entgegengesetzter Richtung übergeführt werden.

[5]) Die Umgehungsbahn wird von der transbaikalischen Eisenbahn verwaltet und auch amtlich zum Bestande dieser Bahn gezählt.

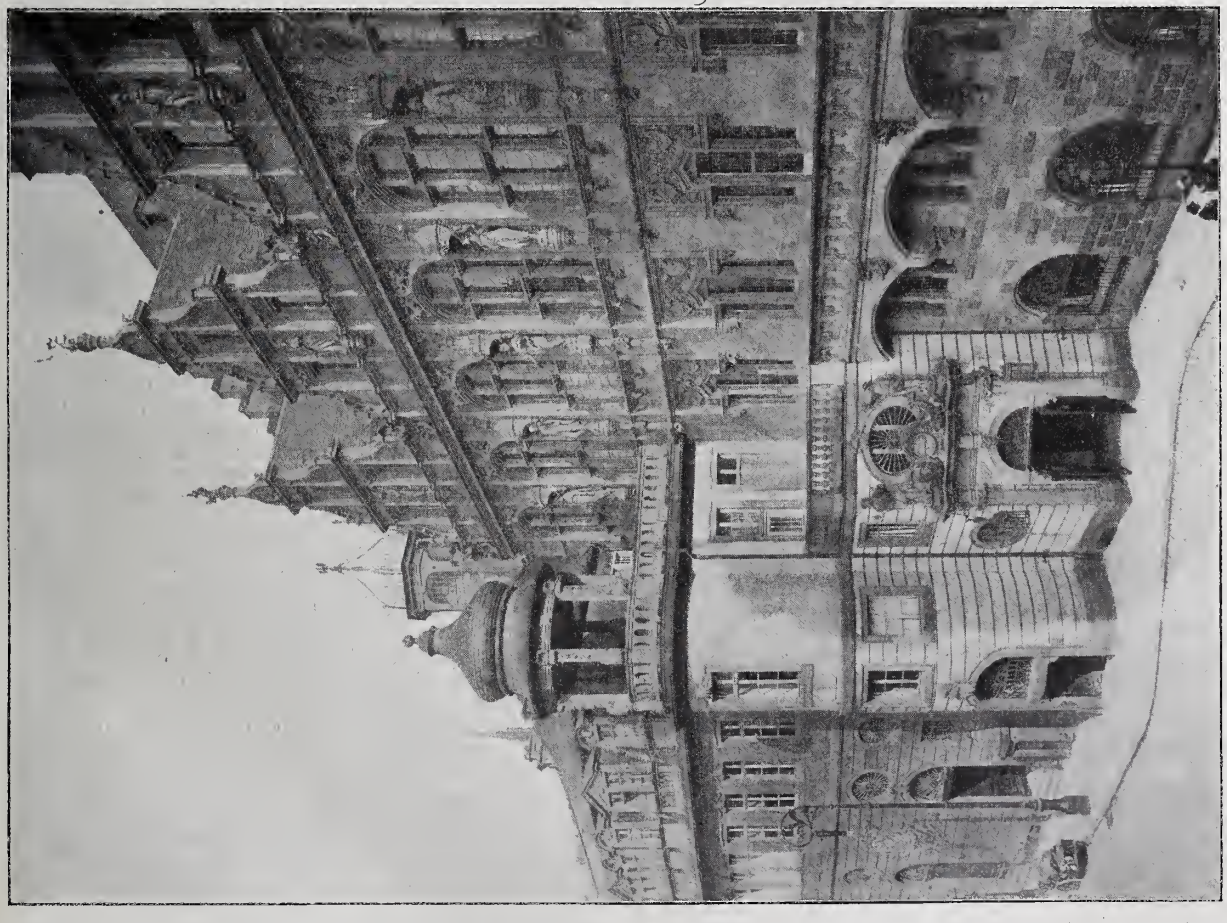
[6]) Der längste Tunnel mißt nur rund 800 m.

[7]) Ausgangspunkt der Amur-Bahn ist die Station Kuenga des transbaikalischen Zweiges Karymskaja—Srjetensk bei Werst 227. Die Bahn wird zuerst das Schilkatal verfolgen, dann die allgemeine Richtung des Amurstromes einschlagen und bei Chabarowsk sich mit der Ussuri-Eisenbahn vereinigen. Geplant ist eine Zweigbahn zur Stadt Blagowetschensk am Amur. Die Länge der Strecke Kuenga—Chabarowsk ist vorläufig auf rd. 2000 Werst oder 2134 km geschätzt worden. Die Linienführung ist noch nicht endgültig festgelegt; im Osten sind noch die Vorarbeiten im Gange.

der Wert des zweigleisigen Ausbaues der chinesischen Ostbahn für Rußland vermindert worden. Eine zweigleisige Anlage der Amur-Bahn hat die russische Staatsregierung



Front-Ansicht des Bürgersaalbaues mit Eingang zum Ratskeller.



Ansicht des Bürgersaalbaues und links des Hauses „Goldener Schwan".

Neubau des Rathauses in Frankfurt am Main. Architekten: kgl. Bauräte Franz von Hoven und Ludwig Neher in Frankfurt am Main.

vorläufig nicht in Aussicht genommen, im übrigen steht sie auch nicht zu erwarten, weil der Durchgangsverkehr nach Wladiwostok, insbesondere aber nach China und Japan, sich auch in Zukunft auf dem bedeutend kürzeren Wege der chinesischen Ostbahn vollziehen und die Amur-Bahn hauptsächlich den Bedürfnissen der Amur-Provinz dienen wird. Sollte indessen der zweigleisige Ausbau der chinesischen Ostbahn in Zukunft durch eine Vereinbarung Chinas und Rußlands zustande kommen, dann wird auch die russische Staatsregierung auf der südöstlichen Abzweigung der transbaikalischen Eisenbahn zur Mandschurei

(Karymskaja—Mandschurija) für den Durchgangsverkehr im eigenen Interesse das zweite Gleis errichten.

Der zweigleisige Ausbau der sibirischen Ueberlandbahn wird sich demnach bis auf weiteres nur auf die Bahnabschnitte Omsk Post—Station Baikal von 2522 km (2364 Werst) und Station Tanchoi—Karymskaja von 875 km (820 Werst), zusammen auf 3397 km (3184 Werst) Länge erstrecken. Die Kosten des zweigleisigen Ausbaues sind durchschnittlich auf 40000 Rubel für die Werst oder etwa 81000 M. für 1 km, insgesamt auf etwa 275,16 Mill. M. geschätzt worden. Den Bau der Verkürzungsstrecke Tjumen—Omsk von etwa 557 km (522 Werst) Länge hat die russische Staatsregierung für 1909 in Aussicht genommen. Für diesen Bau sind die Kosten auf 61300 Rubel für die Werst oder etwa 124140 M. für 1 km, insgesamt auf 32 Mill. Rubel oder etwa 69 Mill. M. veranschlagt worden.

Durch die zurzeit im Bau begriffene Strecke der Permer Eisenbahn von 392 km (367 Werst) Länge, die das eigentliche Bergwerksgebiet des Ural umgeht und von Perm aus in südöstlicher Richtung unmittelbar zur Stadt Jekaterinenburg abzweigt, und durch die geplante Bahn Tjumen—Omsk wird der Durchgangsweg von St. Petersburg bis Wladiwostok, der bereits durch die seit Jahresfrist eröffnete Nordbahn (St. Petersburg—Wologda—Wjätka) gegenüber dem alten Wege über Moskau und Tula bis auf 380 km verkürzt worden ist, noch weiter verkürzt werden. Nach Vollendung aller Arbeiten hat die russische Staatsregierung für den Durchgangsverkehr im Schnellzug eine mittlere Reisegeschwindigkeit (einschl. der Aufenthalte) von etwa 45 Werst oder 48 km/Stunde in Aussicht genommen.[8]) Auf dem neuen Wege von St. Petersburg aus über Wologda, Wjätka, Perm, Jekaterinenburg, Tjumen und Omsk von 8134 Werst oder 8677 km Länge (bis Wladiwostok) wird es dann möglich sein, Wladiwostock in $7^1/_2$ bis 8 Tagen zu erreichen. Auf dem Wege der Nordbahn über Tscheljabinsk von 8385 Werst oder 8945 km Länge nimmt die Reise zurzeit noch etwa $10^1/_2$ Tage in Anspruch.

Nach vollzogener zweigleisiger Ausgestaltung der Ueberlandbahn und Einführung einer mittleren Reise-Geschwindigkeit von fast 50 km/Stunde werden der Personen-Verkehr und die Post zwischen Europa und Ostasien[9]) den Schienenweg durch Sibirien mehr als bisher bevorzugen, wird der Güterverkehr zwischen dem europäischen Rußland und Sibirien sich reger und mancherlei im Verkehrsleben Sibiriens sich besser gestalten. Die sibirische, transbaikalische und Ussuri-Eisenbahn, d. h. alle Bahnabschnitte der Ueberlandbahn auf sibirischem Boden, haben dem russischen Staate bisher nur Verluste gebracht.[10]) In Rußland hofft man, daß nach Umgestaltung des großen Unternehmens sich auch die Betriebsverluste in Rein-Einnahmen umwandeln werden. — T. —

[8]) Die mittlere Reisegeschwindigkeit beträgt zur Zeit etwa 33 Werst oder rund 35 km/Stunde; die größte mittlere Zuggeschwindigkeit im Flachlande des westlichen Abschnittes der sibirischen Eisenbahn etwa 37 Werst oder rund 40 km/Stunde.

[9]) Von Charbin, der ostchinesischen Eisenbahnstation, verzweigt sich die südmandschurische Linie über Mukden und Hsinmintun zur nordchinesischen Eisenbahn nach China, über Mukden südwärts zum japanischen Hafen Tairen, dem ehemaligen russischen Besitztum Dalny. Von der südmandschurischen Bahn sind nur 237 km (222 Werst) der Strecke Charbin—Kuantsentsi im Besitz der Russen verblieben. Die übrigen Bahnstrecken befinden sich im Besitz der Japaner. Zwischen Tairen und Nagasaki verkehren japanische und andere Dampfer. Nach Fertigstellung der im Bau begriffenen Bahn Liaoyan—Witschu wird der Verkehr nach Japan sich voraussichtlich durch Korea vollziehen.

[10]) Die Betriebsverluste der drei Bahnen betrugen im Jahre 1905 rd. 37,8 Mill. Rubel oder etwa 81,67 Mill. Mark.

Abbruch einer weit gespannten eisernen Bahnhofshalle unter Aufrechterhaltung des Betriebes.

Die Umgestaltung der Endbahnhofs-Anlagen der New York Central & Hudson River Eisenbahngesellschaft in New York bedingen u. a. auch die Beseitigung der Hauptbahnhofshalle, die eine Grundfläche von rd. 61 · 160 m bedeckt und von 60,7 m weit gespannten Bogenträgern gebildet wird. Die 12 Gleise dieser Haupthalle müssen während des Abbruches der Hallenkonstruktion für den Schnellzugsverkehr weiter benutzt werden. Dabei war natürlich für die Züge und Passagiere volle Sicherheit zu gewähren. Die Gleise mußten von Einbauten frei gehalten werden und es waren Einrichtungen zu treffen, um die Beleuchtung und die Signale trotz des fortschreitenden Abbruches der Halle während mehrerer Monate gebrauchsfähig zu erhalten. Die Schwierigkeit der Ausführung dieser Arbeit wurde erhöht durch das System der Hallenbinder — weitgespannte Bogenträger —, die stückweise abgebaut, während dieser Zeit aber jeden Augenblick sicher unterstützt werden mußten. Die Aufgabe wurde in interessanter Weise durch ein fahrbares Gerüst gelöst, das fast die ganze Breite der Halle einnahm und sich in verschiedenen Geschossen bis zum Scheitel der Halle erhob, eine Breite von etwa 3 Binder-Abständen (3 · 6,4 m = 19,2 m) besaß und den Zügen den freien Verkehr gestattete, da das, nur auf die Bahnsteige abgestützte Gerüst in seinem unteren Teile keine Quer-Verstrebungen hatte. Wir entnehmen der amerikanischen Zeitschrift „Engineering Record“ vom 19. Septbr. 1908 die beigegebenen Skizzen und Angaben über diese Ausführung.

Die Abbildung 1 gibt das System der Halle wieder. Die nach einem Halbmesser von rd. 30,5 m geformten Bögen, die bis unter die Höhe der Bahnsteige herabgeführt sind, haben eine Stützweite von 60,70 m und erheben sich bis 27,12 m über Bahnsteighöhe. Sie sind in 6,18 m Abstand angeordnet, besitzen 1,22 m Höhe und sind im unteren Teil als vollwandige Träger, im oberen als Gitterträger von 1,85 m Feldweite ausgebildet. Der gelenklose Bogen setzt sich mit nahezu wagrechter Fläche auf das Fundament-Mauerwerk auf. Das im Durchmesser 8 cm starke Zugband greift mit Bolzen an den Bogenfuß an. Der Fachwerksbogen ist aus ⊥-Eisen von 5 bezw. 8 cm Flanschbreite zusammengesetzt; die Gurte haben außerdem Deckplatten, sodaß ihr Querschnitt in dem höchstbeanspruchten Teil sich auf rd. 155 qcm stellt. Die Halle besitzt 31 Binder, von denen allerdings nur 26 über den Gleisen selbst liegen. Die Binder sind durch 6 Reihen von Pfetten verbunden, zwischen denen sich kreuzende Diagonalen in allen Feldern eingespannt waren. Ein Laternenaufsatz von 13,5 m Spannweite zieht sich in ganzer Länge im Dachfirst hin. Das Gesamtgewicht der in England hergestellten und 1871 aufgestellten Konstruktion beträgt rd. 1600 t. Da die Bögen und alle Haupt-Konstruktionsteile fest vernietet sind, war die Auseinandernahme hier nicht so einfach, als wenn es sich um Konstruktionen mit Bolzenverbindung an den Knoten gehandelt hätte. Die Konstruktion konnte also nur durch Herausschlagen der Niete an den Stößen bezw. durch Zerschneiden gelöst werden.

Das fahrbare Gerüst ist in Abbildung 2 in Ansicht und Abbildung 3 im Querschnitt dargestellt. Es nimmt in der Basis fast die volle Weite der Halle ein und besitzt in der obersten Plattform, die sich auf 22,9 m Höhe über den Gleisen erhebt, noch etwa 19 m Breite. Nach der Tiefe besitzt es ebenfalls rund 19 m und wird aus 4 Bindern zusammengesetzt, welche die Plattformen tragen und nach der Tiefe in allen Feldern durch gekreuzte Diagonalen ausgesteift sind. Nur im mittleren unteren Felde ist zur Gepäckbeförderung ein Durchgang offen gelassen. Die 36 · 36 cm starken Pfosten der Binder haben an toter, beweglicher und senkrecht wirkender Windlast im ungünstigsten Fall 27 bezw. 40 bezw. 18,6 t zu tragen; da diese Lasten nicht alle gleichzeitig auftreten, ist die größte Gesamtlast eines Pfostens auf rd. 70 t bemessen worden. Die Plattformen sind so berechnet, daß sie an jeder Stelle Einzellasten von 5 t bezw. eine gleichförmig verteilte Last von 490 kg/qm tragen können. Es ist ferner eine wagrechte Winddpressung von rund 100 kg/qm auf das Gerüst berücksichtigt. Die Plattformen sind mit feststehenden Drehkranen ausgerüstet und tragen an den Außenkanten kleine Böcke, auf welche die Bogenträger während des Abbruches abgestützt werden können. Um dem Winde nach Beseitigung der Hallenschürze nicht freien Eintritt in die Halle zu geben, die heftigen Nordwinden stark ausgesetzt ist, wurde die eine Seite des Gerüstes verschalt. So wurde ein Schutz für die Reisenden geschaffen und außerdem der Gefahr vorgebeugt, die ein von unten nach oben wirkender Winddruck der Hallen-Konstruktion sonst hätte bringen können. Gegen herabfallendes Material werden die Reisenden geschützt einerseits durch Drahtnetze, die in den Zwischenräumen der Plattform ausgespannt wurden und die vom Glasdach der Halle vorher abgenommen waren, anderseits durch Holzdächer, die beiderseits jeden Pfostens unter der untersten Plattform unmittelbar über dem erforderlichen freien Profil an dem Gerüst befestigt wurden.

Die senkrechten Pfosten des Gerüstes setzen sich auf durchlaufende Schwellen von 30 · 36 cm Stärke auf. Diese werden nebst dem Pfosten-Fuß von starken Eisenplatten umfaßt, welche die Lager für ein doppeltes Rollenpaar von je 54 cm Durchmesser enthalten. Das Gewicht des fahrbaren Gerüstes selbst beträgt 850 t und außerdem hat dieses noch erhebliche Lasten des abgebrochenen Materiales zu tragen. Es mußte daher für die Schiene des Gerüstes noch eine feste Balkenunterlage geschaffen werden, da die Konstruktion der Bahnsteige eine solche Last nicht getragen hätte.

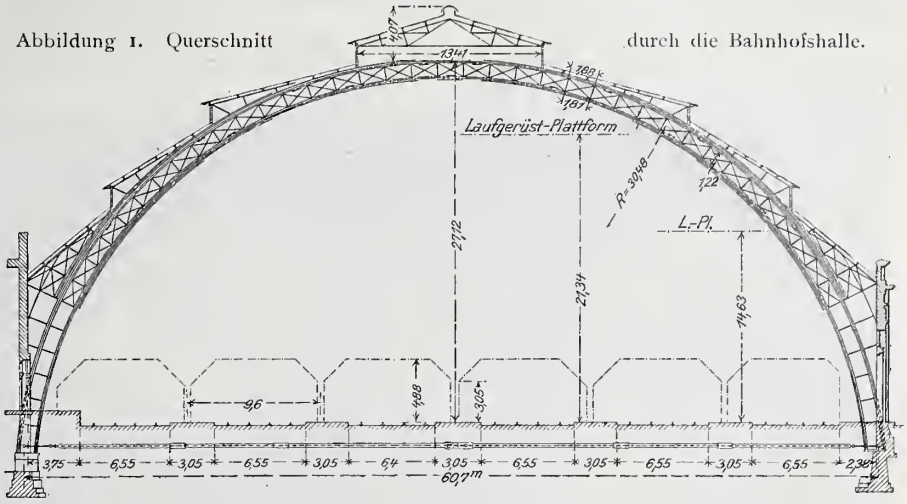
Die Aufstellung des Fahrgerüstes, dessen Hölzer aber vorher schon an anderer Stelle geschnitten und abgebunden waren, beanspruchte etwa 2 Monate Zeit, was bei der großen Schwierigkeit, unter welcher die Arbeit erfolgen mußte — waren doch die einzelnen Gleise nie längere

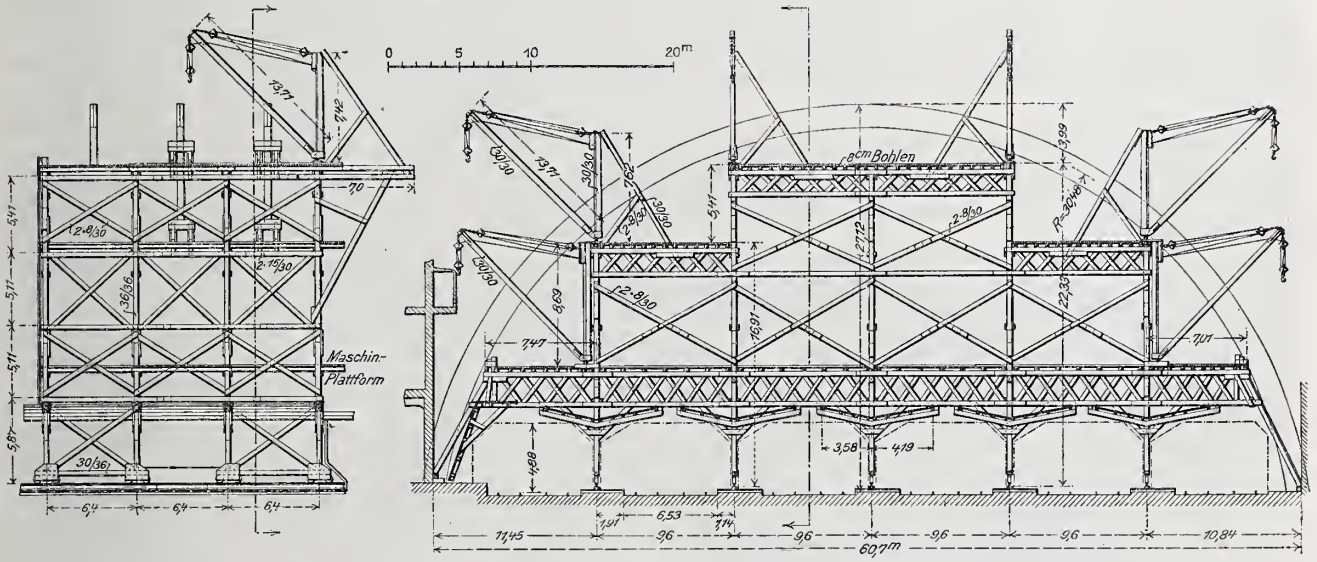
Zeit, andere nur wenige Stunden täglich frei, sodaß auf ihnen gearbeitet werden konnte — als eine gute Leistung anzusehen ist. Die unteren Gerüstteile bis zur Höhe der ersten Plattform wurden aufgestellt mit Hilfe von Kranwagen, die auf den Eisenbahngleisen liefen, die höheren Teile durch Dampfwinden, die auf der unteren Plattform dauernd aufgestellt wurden, bezw. durch Flaschenzüge, die am Hallendach befestigt wurden.

Während der Arbeit ist das Gerüst, wie Abbildung 2 zeigt, gegen den Fuß der Seitenmauern durch Streben abgesteift, die gelöst werden, wenn das Gerüst verschoben werden soll. Die Verschiebung erfolgt durch 10 Fußwinden von je 16 t Leistung. Um die Verschiebung zu erleichtern, haben die Laufschienen in der Richtung der Bewegung ein Gefälle von 1 cm auf 12 m erhalten.

Die Konstruktion der Hallen-Binder mußte, da die ⊥ Eisen der Gurte und deren Deckplatten an verschiedenen Stellen gestoßen sind, in einzelne Stücke zerschnitten in Wagen herabgelassen, die auf den Verkehrsgleisen standen. Die Rüstung war natürlich mit Rücksicht auf Feuersgefahr mit Löschgeräten verschiedener Art ausgestattet. Mit dem Fortschritt des Hallen-Abbruches wurden kleine hölzerne Schutzdächer — in ähnlicher Form wie die unteren

Abbildung 1. Querschnitt durch die Bahnhofshalle.





Abbildungen 2 und 3. Gerüstwagen in Längs- und Querschnitt.

werden, die nicht über 5 t Gewicht haben. Der Abbruch erfolgte durch 45 Mann am Tage. Das gesamte Abbruchs-Material wurde auf die Plattformen gelagert. Bei Nachtzeit wurde es dann von weiteren 15 Mann durch die Krane

Schutzdächer am fahrbaren Gerüst — über dem Bahnkörper errichtet, an deren Stirnen auch die Signale angebracht werden konnten.

Die Ausführung ging ohne Unfall von statten. —

Vereine.

Vereinigung Berliner Architekten. 2. und 3. ordentliche Vers. am 5. und 19. Nov. 1908.

Diese beiden Versammlungen waren unter dem Vorsitz des Hrn. Kayser ausgefüllt durch einen Vortrag des Hrn. Hasak über das Thema: „Das Kunstgewerbe gehört in des Baumeisters Faust“, und im engen Zusammenhang damit durch eine Besprechung über die Nachteile des Submissionswesens, soweit dabei künstlerische Leistungen in Frage kommen. An beiden Abenden waren auch sehr interessante Handzeichnungen ausgestellt, welche zu dem behandelten Stoff in einem gewissen Zusammenhang standen: Das eine Mal eine große Zahl von Zeichnungen des Hrn. Kimbel. Diese meist perspektivisch dargestellten, teilweise farbig behandelten Architektur-Skizzen zeigten staunenswerte Gewandtheit in der Darstellung und gaben eine Fülle von Motiven für die Innen- und Außen-Architektur und für kunstgewerbliche Einzelheiten.

Das andere Mal hatte Hr. Dr.-Ing. Steinberg Aufnahmen farbiger Skulpturen aus Freiberg i. S., Magdeburg, Meißen, Naumburg ausgestellt, höchst eigenartige im großen Maßstabe schön gezeichnete Blätter.

Hr. Hasak ging aus von der Zeit Reuleaux's mit dem von diesem für das deutsche Kunstgewerbe geprägten Wort „billig und schlecht“. Die Zeit des damaligen Verfalls änderte sich am Schlusse der siebziger Jahre, nachdem mit den französischen Milliarden Wohlstand ins Vaterland eingezogen war. Damals standen eine Anzahl hervorragender Fachgenossen an der Spitze der Architektenschaft, welche auch das Kunstgewerbe zu hoher Blüte entwickelten, sodaß nicht nur die ausländische Einfuhr verdrängt, sondern sogar das Ausland erobert wurde.

Heute steht nach der Ansicht Hasak's das deutsche Kunstgewerbe nicht mehr auf derselben Höhe. Die Erzeugnisse seien, soweit sie nicht Nachahmungen alter Beispiele sind, meist von einer Formlosigkeit, daß sie selbst den eigenen Freunden Bedenken einflößen. Die Ursache dieser Erscheinung liege darin, daß das Kunstgewerbe nicht mehr in der Faust des Baumeisters liege. Dieser müsse etwa die Stellung des Komponisten in der Musik einnehmen. Maler und Bildhauer und Kunsthandwerker bilden das Orchester, das der Architekt dirigieren müsse. Im Anschluß an diesen Gedanken bemängelt Hasak die Vorbildung der Maler, Bildhauer und kunstgewerblichen Zeichner für die Aufgaben der Kleinkunst und kommt zu dem Schluß, daß der Baumeister nach Erziehung und Schaffen der Mann sei, in dessen Hand das Kunstgewerbe, dieser reizvolle Teil auf dem Gebiete der großen Baukunst, gehöre.

Die Besprechung, welche sich an diese Ausführungen anschloß, führte sehr bald auch auf eine Besprechung der Schäden des Submissionswesens. Es wurde allseitig hervorgehoben, daß bei künstlerischen und auch technisch eigenartigen Aufgaben, z. B auf dem Gebiete der Bildhauer-, Maler- und Kunsttischler-Arbeiten, das meist übliche Submissionswesen viele Schäden gezeitigt hat. Es sind Verhältnisse geschaffen, die selbst den tüchtigen Kunsthandwerker zwingen, gewisse Machenschaften mitzumachen, um Aufträge zu erhalten.

Die letzten Reste der alten Bauhütten, die guten zuverlässigen Werkstätten mit dem tüchtigen kunstgeübten Meister an der Spitze sind verschwunden. Die Submissionen haben ein Proletariat von Meistern großgezogen. Gegen diese Korruption müssen die Architekten ankämpfen, auch müssen sie wieder in die Lage kommen, ihre Mitarbeiter unter den geeigneten Meistern aussuchen zu können.

Im übrigen wurde von den Rednern betont, daß das Berliner Kunsthandwerk trotz der Schäden des Submissionswesens und trotz der gewaltigen gegen die Berliner Erzeugnisse arbeitenden Reklame durchaus tüchtige Leistungen aufweisen könne, daß es in bezug auf die Technik der Ausführung unübertroffen dastehe.

Aus den zur Sprache gebrachten Mißständen geht hervor, daß die Berliner Architekten allen Grund haben, sich zu rühren. In diesem Sinne sind in letzter Zeit wichtige Schritte zu verzeichnen. Die „Vereinigung Berliner Architekten“ und der „Architekten-Verein in Berlin“ sind nämlich dem Gedanken näher getreten, in etwa 3 Jahren eine Baukunst-Ausstellung zu veranstalten. Ein vorbereitender Ausschuß ist für diesen Zweck schon ernannt. Es handelt sich um ein in großen Zügen angelegtes Unternehmen, bei welchem der Stand der Hochbaukunst namentlich in ihren Leistungen auf dem Gebiete des feineren Ausbaues und zwar in technischer sowohl wie in künstlerischer Hinsicht gezeigt werden soll. Dabei ist ins Auge gefaßt, nicht nur vorübergehende Schöpfungen erstehen zu lassen, sondern eine möglichst große Zahl bleibender Bauwerke zu schaffen. Der Gedanke der Baukunst-Ausstellung hat in den Architektenkreisen einen begeisterungsvollen Anklang gefunden. Es ist zu erwarten, daß sich viele hervorragende Fachgenossen beteiligen werden.—

B.

Tote.

Oberbaurat Bathmann †. Am 30. Dezember 1908 ist der Ober- und Geheime Baurat Carl Bathmann, Mitglied der königl. Eisenbahn-Direktion Stettin, mitten aus einem Leben voller Arbeit und reich an Erfolgen plötzlich abgerufen worden.

Er war am 4. März 1849 in Berlin geboren, woselbst er auch seine Schulbildung erhielt, und widmete sich nach etwa einjährigem Studium der Maschinenbaukunde dem Studium der Bautechnik in der Absicht des späteren Eintrittes in den Staatsdienst. Im Jahre 1869 war er zunächst bei der Berlin—Potsdam—Magdeburger Eisenbahn als Bau-Eleve unter dem Abt.-Bmstr. Weise tätig, dem er die Grundlage für die praktische Behandlung seiner künftigen vielfachen Bauausführungen verdankte, und trat dann Ostern 1870 in die Bau-Akademie ein. Der Krieg gegen Frankreich, den er als Einjährig-Freiwilliger mitmachte, zwang ihn, sein Studium $^3/_4$ Jahr zu unterbrechen.

Im Jahre 1873 trat er als Bauführer bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ein und erwarb sich als solcher bei dem Bau des Rangier-Bahnhofes Rummelsburg reiche technische Erfahrungen. Im Jahre 1876 wurde er zum Baumeister ernannt. Von da ab entwickelte er bei dem der königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn angegliederten Baubureau der Berliner Verbindungsbahn eine in ihrem Umfange unübertroffene Bautätigkeit. Unter seinen schöpferischen Händen wurde der Rangier-Bahnhof Rummelsburg weiter ausgebaut, ferner wurden die diesen Bahnhof mit der Ringbahn verbindenden Gleisanlagen, die Anlagen des städtischen Viehhofes, der Bahnhof Stralau-Rummelsburg, der viergleisige Ausbau der Ringbahn von dort bis Gesundbrunnen ausgeführt, die Bahnhofs-Anlagen hier und verschiedener anderer Bahnhöfe erweitert.

Im Jahre 1886 zum Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor ernannt, verwaltete er die Bauinspektion auf dem Stettiner Bahnhof und leitete die Ausführung des Rangier-Bahnhofes Pankow und als letztes, seine Bautätigkeit krönendes Werk den Umbau des Stettiner Bahnhofes nebst der Verlegung der Stettiner Bahn bis Pankow.

Rühmend hervorzuheben ist bei seiner Tätigkeit, daß diese sich nicht etwa auf die Ausführung ihm überwiesener Entwürfe beschränkte, letztere waren in der Hauptsache sein eigenstes Werk und mit nur geringem Aufwand von Hilfskräften von ihm selbst ausgearbeitet. In dem Bestreben, die Ausführung tunlichst zu fördern, wurden von ihm die nur möglich erscheinenden Lösungen großer Aufgaben gleichzeitig aufgestellt und behandelt, um der Kritik die Arbeit zu erleichtern. Sein praktischer Blick, der über die Bedürfnisse der Gegenwart weit hinausreichte, wußte Vorzüge und Nachteile der einzelnen Lösungen sicher abzuwägen und die Entscheidung der maßgebenden Stellen nach der einen oder anderen Seite zu erleichtern.

Im Jahre 1895 wurde er zum Regierungs- und Baurat ernannt und im Jahre 1898 zum Mitglied der Eisenbahn-Direktion Berlin berufen, wo er mit einem Betriebs-Dezernat betraut wurde.

Seiner unermüdlichen Arbeitskraft, seinen reichen Erfahrungen, seinem vielseitigen Wissen und seiner treuen Pflichterfüllung verdankte er seine Berufung als Mitglied des technischen Ober-Prüfungsamtes.

Im Jahre 1905 wurde er mit der wohlverdienten Ernennung zum Oberbaurat belohnt. Gleichzeitig wurde er der Eisenbahn-Direktion Stettin unter Versetzung nach dort zugeteilt und mit der Vertretung des Eisenbahn-Direktions-Präsidenten betraut. Nur 3 Jahre waren ihm hier, getrennt von seiner bisherigen Wirkungsstätte, zur weiteren Entfaltung seiner Tätigkeit beschieden, bis ihn der Tod jählings ereilte. Tief trauern um ihn seine Gattin, zwei Söhne und eine Tochter, denen er der liebevollste und treueste Gatte und Vater war, ebenso seine Freunde und Berufsgenossen, die ihn wegen seines lauteren Charakters, seiner Biederkeit, seiner Hilfsbereitschaft und seines nie erlöschenden Humors hochgeschätzt und geliebt haben. Er lebt in unserer Erinnerung fort. Sein Andenken wird von allen, die ihn gekannt, in hohen Ehren gehalten werden. —

Wambsganß in Berlin.

Vermischtes.

Benutzung des Briefkastens der „Deutschen Bauzeitung“. Mit der zunehmenden Zahl der Bezieher der „Deutschen Bauzeitung“ nimmt die Benutzung des Briefkastens in einem solchen Maße zu, daß wir mit Rücksicht auf den nur sehr bescheidenen Raum des Briefkastens diesen künftig ausschließlich nur den Fragestellern zur Verfügung stellen können, die den Nachweis des Bezuges unserer Zeitung führen und Fragen von allgemeinerem Interesse behandelt zu sehen wünschen. Es empfiehlt sich, der Anfrage die Abonnementsquittung sowie Porto für einzuholende Auskünfte beizufügen. Da die Anfragen bei der Redaktion sehr zahlreich einlaufen, so kann nicht auf eine umgehende Beantwortung der Fragen gerechnet werden. Bei Erinnerungen bitten wir die ursprüngliche Frage stets zu wiederholen. Originalschriftstücke bitten wir den Anfragen nicht beizulegen; Abschriften werden nicht zurückgesandt. Unter keinen Umständen erlaubt es unsere Geschäftslage, in Briefkasten-Angelegenheiten in direkten Briefwechsel mit den Fragestellern zu treten. Lange Aktenstücke sind wir zu unserem Bedauern ebensowenig in der Lage zu studieren, wie wir Honorar-Berechnungen aufstellen oder prüfen können. Die Nennung von Firmen für die verschiedenen Gebiete kann nur in Ausnahmefällen erfolgen; im Allgemeinen verweisen wir in dieser Beziehung auf den Anzeigenteil. Den Briefkasten bitten wir nur dann in Anspruch zu nehmen, wenn andere Mittel versagen. Die Anfragen werden nach der Reihe ihres Einlaufes behandelt. Wenn eine Anfrage irgend allgemeinerem Interesse begegnet, so versuchen wir ihre Beantwortung; eine Begründung für etwaige Nichtbeantwortung einer Anfrage müssen wir jedoch ablehnen. Fragebeantwortungen aus der reichen Erfahrung des Leserkreises, die sich dem Raume des Briefkastens anpassen, sind uns stets willkommen und werden angemessen entschädigt. —

Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb betr. Entwürfe für ein neues Volksschulgebäude in Oels erläßt der Magistrat zum 1. Juni d. J. bei 3 Preisen von 1200, 600 und 300 M. Das neue Gebäude ist für 1000—1200 Schüler berechnet. Unterlagen gegen 1,50 M bis zum 1. Febr. durch den Magistrat. —

Ein Preisausschreiben zur Erlangung eines Regulierungs- und Erweiterungsplanes des Marktes Spittal an der Drau ergeht vom Bürgermeister daselbst für deutsche Fachleute. Das in Betracht kommende Gebiet beträgt etwa 150 ha. Es werden 3 Preise von 1200, 900 und 600 K. sowie Ankäufe für je 400 K. in Aussicht gestellt. Frist 1. April 1909. Unterlagen gegen 10 K., die zurückerstattet werden, durch das Gemeindeamt. —

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen und Angeboten für eine neue Rheinbrücke in Rheinfelden wird vom Gemeinderat zum 30. April 1909 erlassen. Für 3—4 Preise stehen 7500 Frcs. zur Verfügung. Unterlagen gegen 5 Frcs., die zurückerstattet werden, durch die Stadtkanzlei Rheinfelden. —

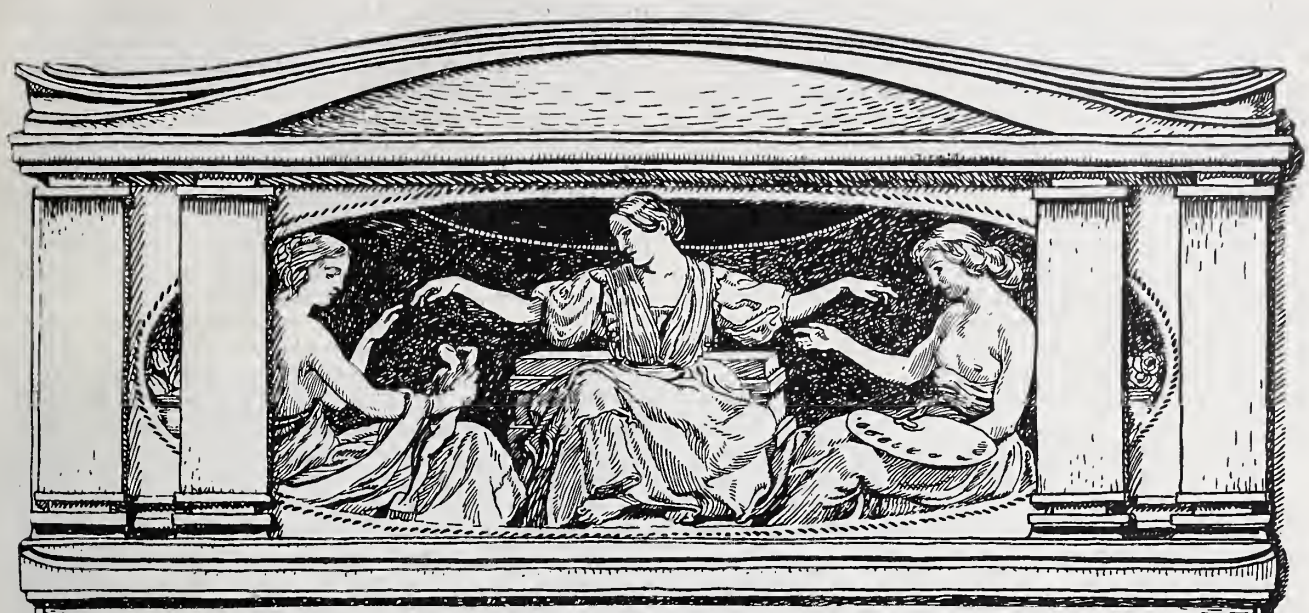
Inhalt: Neubau des Rathauses in Frankfurt a. M. (Forts.) — Zweigleisiger Ausbau der sibirischen Ueberlandbahn. — Abbruch einer weit gespannten eisernen Bahnhofshalle unter Aufrechterhaltung des Betriebes. — Vereine. — Tote. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Neubau des Rathauses in Frankfurt a. M.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

NEUBAU DES RATHAUSES IN FRANKFURT A. MAIN. * ARCHITEKTEN: KGL. BAURÄTE FRANZ VON HOVEN UND LUDWIG NEHER IN FRANKFURT A. M. * ANSICHT DER RATSDIELE IM 2. OBERGESCHOSS. * * * * * *

DEUTSCHE * * BAUZEITUNG * * XLIII. JAHRG. 1909, No. 6



Neubau des Rathauses in Frankfurt am Main.

Architekten: kgl. Bauräte Franz v. Hoven und Ludw. Neher in Frankfurt am Main.

(Schluß.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 36 und 37.

ie aus der Baugeschichte der umfangreichen Rathaus-Gruppe hervorgegangene Zweiteilung in einen alten und einen neuen Teil bringt auch für das Innere eine glatte Trennung hervor, denn in den alten Teilen brauchten nur wenige Neuherstellungen stattzufinden, um sie den neuen Bedürfnissen anzupassen, während die Neuschöpfungen der Bauten unserer Tage an verhältnismäßig wenigen Stellen nur alte Ausstattungsteile aus den abgebrochenen Bauten erhalten haben. Wer die Rathaus-Gruppe nicht mit geschäftlichen Absichten, sondern mit der Erwartung betritt, sie als künstlerische Schöpfung auf sich einwirken zu lassen, wird sie wohl entweder vom Römerberg oder vom „Goldenen Schwan“ betreten und gelangt zunächst in die das Erdgeschoß dieser beiden Bauten bildenden stolzen, kreuzgewölbten Hallen, die das selbstbewußte Bürgertum des ausgehenden Mittelalters geschaffen hat. Außer gelegentlichen Durchbrüchen nach anderen Teilen der alten Römerbauten und bleibenden Bereicherungen aus festlichen Anlässen haben diese beiden Hallen, von welchen die Römer-Halle durch 3, die Halle des „Goldenen Schwan“ durch 4 freistehende Säulen getragen wird, keine Veränderungen erfahren.

Der Stadtverordneten-Sitzungssaal mit 90 Sitzplätzen, der durch das schöne Treppenhaus im Römerhöfchen sowie eine Nebentreppe zugänglich ist, hat seine heutige Einrichtung in Holzarchitektur nach den Entwürfen des Hrn. Baudir. Meckel in Freiburg erhalten. Eine auf 4 starken Unterzügen mit Schnitzwerk und Bemalung ruhende Holzdecke, Holzbekleidung der Wände mit aufgemaltem Teppich-Muster an bevorzugten Stellen, figürlicher Schmuck in Nischen und unter Baldachinen, charakteristische Beleuchtungskörper, alles bereichert durch eine energische, feingestimmte Farbengebung, verleihen dem Raum, in welchen sich im Obergeschoß an einer Seite eine Galerie

P. BÜRCK

DEUTSCHE BAUZEITUNG
XLIII. JAHRG. Nº 6. BERLIN, DEN 20. JANUAR 1909.

Da über den Entwurf selbst Hr. Reg.-Bmstr. Heimann Ende 1906 in der „Deutschen Bauzeitung“ schon*) berichtet hat, nehme ich denselben als bekannt an, desgleichen auch die sehr schwer wiegenden Einwendungen, die er gegen denselben erhoben. Ich will deshalb die letzteren nicht wiederholen, sondern nur auf einen Punkt hinweisen, der mir bei der Beurteilung der Folgen des Gesetzes besonders wichtig erscheint.

Wird der Entwurf Gesetz, so muß sich die Art und Weise, in der heute die Häuser von verhältnismäßig wenig bemittelten Leuten unter Inanspruchnahme fremder Gelder gebaut werden, grundsätzlich ändern. In der Begründung zu dem Entwurf wird aber selbst zugegeben, daß eine solche grundsätzliche Aenderung zu vermeiden sei. Da reiche Leute nur ausnahmsweise Häuser für den Massenbedarf gebaut haben und bauen werden, so wird eine Ausschließung der jetzigen Elemente eine vollkommene und durchaus nicht gewünschte Umänderung des Häuserbau-Geschäftes zur Folge haben. Ich wiederhole, es gilt also nicht das System zu beseitigen, das sich im wesentlichen bewährt hat, sondern nur die bösen Auswüchse zu beschneiden. Das Gesetz muß aber darum das jetzige System in seinen Wurzeln treffen, weil es die Prioritätsgewährung des Baustellenverkäufers, auf der dasselbe beruht, unrentabel, ja stellenweise unmöglich macht. Heute rückt der Baustellenverkäufer mit seiner Restforderung für Grund und Boden nur hinter die Baugelderhypothek, nachdem ihm meistens auch schon von den Baugeldern Abschlagszahlungen gemacht wurden; nunmehr muß er mit dieser noch hinter die Hypothek der Bauunternehmer rücken und darf keine Zahlungen aus den Baugeldern in Anspruch nehmen. Das heißt, sein Guthaben wird mit dem reellen Wert des Grundstückes abschließen. Ist das der Fall, so treffen ihn die empfindlichsten Verluste, sobald das Grundstück zur Subhastation kommt, da er die sehr beträchtlichen Kosten derselben, dazu die Staats- und Umsatzstempel, Zinsen und Mietverluste, die oft nötig werdenden Umbauten und Reparaturarbeiten, Kosten, die unter Umständen seine ganze Forderung an Höhe übersteigen können, aus seiner Tasche zusetzen muß. Er wird also keine Priorität mehr gewähren; da aber sein Klient nur in seltenen Fällen ohne Priorität bauen kann, wird der jetzigen Art der Finanzierung des Häuserbaues die Lebensader unterbunden, und es werden an Stelle des Klein-Unternehmers großkapitalistische Unternehmungen treten müssen. Es werden die Terraingesellschaften, die schon heute den größten Teil des zum Häuserbau für den Massenbedarf nötigen Grund und Bodens besitzen, sich die Kapitalien beschaffen und zu Baugesellschaften werden. Sie werden selbst bauen und dabei sich des großen Vorzugs erfreuen, durch Stellung der Kaution aller Erschwerungen des neuen Gesetzes enthoben zu sein. Statt der Baustellen verkaufen sie die fertigen Häuser und nehmen außer dem Verdienst an der Baustelle noch den vom Hausbau mit. Geht die Bautätigkeit auf solche Gesellschaften über, so werden die Handwerker und Lieferanten allerdings wenig Verluste erleiden, sie werden aber dafür einen großen Teil ihres Arbeitsgebietes verlieren, da die Gesellschaften die Arbeiten in eigener Regie ausführen werden, um den Zwischenverdienst der Meister selbst einzustreichen. Den größten Nachteil vom Gesetz haben dann aber die kleinen Unternehmer zu erwarten, also diejenigen, für deren Schutz das Gesetz erfunden wurde.

Durch die Bautätigkeit der großen Gesellschaften werden aber die Preise für Häuser und Mieten steigen. Die kleinen Bauherren mußten ihre Häuser schnell, also mit geringem Verdienst, verkaufen, um weiterbauen zu können. Das trifft bei den ersteren nicht zu, sie können die Kaufpreise und Wohnungsmieten halten und werden dazu um so mehr in der Lage sein, wenn sie sich, was ja nicht ausbleiben wird, zu Syndikaten vereinigen. Aus diesem und aus noch so manchem anderen Gesichtspunkt, der früher hier und anderswo erörtert wurde, geht hervor, daß der Gesetzentwurf in der vorliegenden Form in allen Kreisen der Interessenten so schwerwiegende Bedenken erregt, daß man von demselben Abstand nehmen sollte. Es kann deshalb dem Reichstag nur geraten werden, sein Votum in diesem Sinne abzugeben. Aber damit ist die Sache leider nicht erledigt. Die großen Verluste der Bau-Unternehmer, die ihnen aus der dolosen oder leichtsinnigen Anwendung des heutigen Finanzierungs-Systemes für den Häuserbau erwachsen, sind da, sie sind in den beiden letzten Jahren wieder besonders hart aufgetreten und erfordern unbedingt Abstellung. Da also etwas geschehen muß, so fragt es sich nur, was man an die Stelle des Gesetzes setzen soll, das dieselben Ziele ohne Schädigung der Interessenten erreicht. Ein solcher meiner Ansicht nach gangbarer Weg liegt aber vor, wenn man die Zusätze, welche die vorgenannte Reichstags-Kommission dem Entwurf der Regierung angefügt hat, weiter ausbildet und sie selbstständig zu einem Gesetz zur Sicherung der Bauforderungen entwickelt.

*) Jahrg. 1906 S. 704 ff. — Vergl. auch die früheren Ausführungen des Verfassers zum ursprünglichen Gesetzentwurf Jahrg. 1898 S. 122 ff. und zur ersten Abänderung Jahrg. 1902 S. 14 ff.

Ratsdiele.

Neubau des Rathauses in Frankfurt am Main. Architekten: kgl. Bauräte Franz v. Hoven und Ludw. Neher in Frankfurt a. M.

Die Kommission führte für den zweifelhaften Bauherrn zum Schutze seiner Unternehmer und Lieferanten strafrechtliche Bestimmungen ein. Dieselben sind unter dem besonderen Titel „Allgemeine Sicherheitsmaßregeln“ dem Gesetzentwurf vorgestellt. Sie lauten dem Sinne nach folgendermaßen:

Bürgersaal (oben) und Magistrats-Sitzungssaal.
Neubau des Rathauses in Frankfurt am Main. Architekten: kgl. Bauräte Franz v. Hoven und Ludw. Neher in Frankfurt a. M.

1. Der Empfänger von Baugeld ist verpflichtet, das Baugeld nur zur Befriedigung seiner Unternehmer und Lieferanten zu verwenden. Eine anderweitige Verwendung ist unstatthaft. Dieser Paragraph stellt zugleich fest, was unter Baugeld zu verstehen ist.

2. Jeder Baugewerbtreibende, der die Herstellung eines Baues unternimmt (Bauherr), ist zur Führung eines Baubuches verflichtet. In dieses Baubuch sind einzutragen: Die Personen, mit denen für Herstellung des Baues Verträge abgeschlossen wurden, ferner die auf die geleisteten Arbeiten gewährten Abschlagszahlungen, etwaige Abtretungen und Pfändungen, endlich diejenigen Beträge, die der Baugeld-Empfänger für selbst ausgeführte Arbeiten entnommen hat. Dieses Buch ist noch 5 Jahre nach Fertigstellung des Baues aufzubewahren.

3. An sichtbarer Stelle sind auf dem Bauplatz der Name, die Wohnung usw. des Bauherrn oder desjenigen, der den Bau auf des ersteren Kosten ganz oder nur teilweise übernommen hat, anzuschlagen.

4. Baugeld-Empfänger werden mit Gefängnis nicht unter einem Monat bestraft, doch kann, wenn mildernde Umstände vorhanden, auch auf eine Geldstrafe bis zu 3000 M. erkannt werden, wenn sie das Baugeld nicht vorschriftsmäßig verwendet und dadurch die Bauunternehmer und Lieferanten benachteiligt haben, falls es zu einer Zahlungsstockung oder einem Konkurs bei ihnen kommt.

5. Aehnliche Strafen treten ein, wenn der Baugeld-Empfänger das Baubuch gar nicht oder nur unvollkommen führt oder es vernichtet hat, und dadurch die Bauunternehmer wie vor angeführt schädigt.

6. Mit Geldstrafe bis zu 150 M. wird der Bauherr bestraft, der es unterläßt, seinen Namen usw. auf dem Bauplatz sichtbar anzuschlagen.

Legt man diese einfachen, kurzen und klaren Bestimmungen allein einem Gesetze zur Sicherung der Bauforderungen zugrunde und erweitert sie in einzelnen Punkten, so glaube ich, daß eine zweckentsprechende Lösung gefunden ist. Die Bauforderungen sind, soweit wie erforderlich, gesichert und alle bösen Folgen des jetzigen Gesetzentwurfes vermieden.

Wie ich mir ein so gestaltetes Gesetz denke, sei in folgenden Leitsätzen niedergelegt:

1. Jeder Bauherr hat, sobald er die Bauerlaubnis für ein Bauwerk erhalten, vor Inangriffnahme desselben 5% der Baukosten als Kaution zu stellen. Diese 5% verfallen den an den Bau beschäftigten Unternehmern und Lieferanten, sobald der Bauherr seinen Verpflichtungen diesen gegenüber nicht nachkommen kann. Die Höhe der mutmaßlichen Baukosten wird durch ein Bauschöffenamt festgestellt.

2. Vor Beginn des Baues hat der Bauherr einen speziellen Kostenanschlag für denselben zu fertigen.

3. Nimmt der Bauherr Baugelder auf, so darf er dieselben nur entsprechend den vorstehenden Bestimmungen der Reichstags-Kommission zur Befriedigung seiner Bauunternehmer und Lieferanten verwenden.

4. Der Bauherr ist verpflichtet, das von der Reichstags-Kommission vorgeschlagene Baubuch zu führen.

5. Die an einem Bau beschäftigten Unternehmer und Lieferanten können jederzeit den Antrag an das Bauschöffenamt stellen, daß dieses dem Bauherrn einen Treuhänder zur Seite stellt, der die ordnungsmäßige Abführung der Baugelder an die Berechtigten kontrolliert oder übernimmt. Allerdings haben dann die Unternehmer die Kosten des Treuhänders zu tragen.

6. Die von der Kommission geforderten Anschläge auf der Baustelle mit dem Namen des Bauherrn usw. sind beizubehalten. Auch ist der Baugeldnehmer jederzeit verpflichtet, den Bauunternehmern und Lieferanten Einblick in sein Baubuch zu gewähren.

7. Verwendet der Bauherr die Baugelder unvorschriftsmäßig oder führt er das Baubuch nicht wie vorgeschrieben, so treffen denselben die von der Kommission festgesetzten Gefängnis- bezw. Geldstrafen unter den von derselben angenommenen Voraussetzungen.

8. Unterläßt der Bauherr die Anschläge auf der Baustelle, oder fertigt er keinen Kostenanschlag, so tritt Geldstrafe ein.

In obigen Vorschlägen ist die Höhe der Kaution, die der Bauherr vor dem Baubeginn zu stellen hat, nicht zu hoch angenommen worden; das ist aber nur nach reiflicher Erwägung geschehen. Wollen wir die zuverlässigen, wenn auch wenig bemittelten Elemente unter den jetzigen Bauherrn auch als solche für späterhin erhalten, so dürfen wir unsere Ansprüche nicht so hoch stellen. Der größte Teil derselben kann zu Anfang des Baues auch diese 5% der Baukosten kaum entbehren. Ich bin der Ansicht, daß, sollten solche oder ähnliche Bestimmungen Gesetz werden, der Baustellen-Verkäufer häufig einspringen und diese Kaution für ihn stellen wird. Das kann er auch, da die so bemessene Kaution fast immer noch innerhalb seines Risikos bleibt. Muß er sich aber dazu entschließen, um seine Baustellen überhaupt verkaufen zu können, so wird er nunmehr, da er ja selbst bares Geld an dem Bau verwendet, besonders vorsichtig in der Wahl der Käufer sein; er wird also jetzt nur einen solchen annehmen, von dem er selbst überzeugt ist, daß er den Bau glatt zu Ende führen kann. Das bedeutet aber für die Bauunternehmer und Lieferanten einen sehr großen Fortschritt. Wird die Kaution erhöht, so fällt sie meistens außerhalb des Risikos des Baustellen-Verkäufers, er wird sie also nicht stellen, und da der Bauherr sie nicht stellen kann, können die Folgen der zu hoch bemessenen Kaution ähnliche sein, wie sie bei dem Gesetzentwurf der Regierung vorauszusehen sind.

Daß ich in die Vorschläge die Fertigung eines speziellen Kostenanschlages aufgenommen habe, wird Manchem überflüssig erscheinen, und doch ist es nach meinen Erfahrungen wichtig. Mancher Bauherr ist nur dadurch zu Fall gekommen, daß er mangels eines Kostenanschlages unnötig reich und über seine Mittel gebaut hat.

Vergleicht man nun die voraussichtlichen Ergebnisse obiger Vorschläge mit denen des dem Reichstag vorgelegten Entwurfes, so kommt man zu dem folgenden Schluß: Der Regierungs-Entwurf strebt eine Sicherung der Bauforderungen in ganzer Höhe an, kann aber den Interessenten in den meisten Fällen nur eine zweifelhafte Anwartschaft auf ihr Geld geben. Mit Sicherheit können letztere eigentlich nur auf die Abführung der Baugelder an sie rechnen. Mein Vorschlag beschränkt sich von vornherein nur darauf, ihnen die Baugelder, dazu die Kaution, d. h. doch über 70% ihrer Forderungen, zu sichern. Vor dem Verluste des Restes ihrer Forderungen müssen sie sich selbst dadurch schützen, daß sie sich genügend über die Kreditfähigkeit ihres Bauherrn unterrichten. Eine solche Prüfung wird ihnen aber durch die Möglichkeit, das Baubuch einsehen zu können, erleichtert.

Bedenkt man, mit welchen Unbequemlichkeiten, Kosten, wirtschaftlichen Nachteilen usw. die Einführung des Regierungs-Entwurfes für das gesamte Baugeschäft verbunden sein wird, so ist der Wunsch wohl nicht unberechtigt, der Reichstag möge prüfen, ob es nicht genügen würde, an Stelle des so einschneidenden Regierungs-Entwurfes die viel einfacheren, erweiterten strafrechtlichen Bestimmungen, die denselben Zweck erreichen werden, zum Gesetz zu erheben. Entscheidet er sich hierzu, so glaube ich, daß er dadurch alle Interessenten, auch die gesamte Architektenschaft, zu größtem Danke verpflichten würde.—

R. Goldschmidt, Reg.-Baumeister.

Das Bauwesen im preußischen Staatshaushalt für das Verwaltungsjahr 1909.[1]

Vor einigen Tagen ist dem preußischen Abgeordneten-Hause der Entwurf für den preußischen Staatshaushalt für das Verwaltungsjahr 1909 zugegangen. Er schließt in den Einnahmen mit 3671474685 M. ab, denen an Ausgaben 3827474685 M, mithin 156 Millionen M. mehr, gegenüberstehen, die durch Anleihen zu decken sind. Von den Ausgaben entfallen auf das Extraordinarium 230943315 M., und hieran nimmt das Bauwesen mit 208,55 Mill. M.,[2] d. h. mit 90,3%, teil. Gegenüber dem Vorjahre weisen die Forderungen für einmalige außerordentliche Bauzwecke wieder eine Zunahme von rd. 40,1 Mill. M. auf, die übrigens fast ausschließlich davon herrühren, daß für die Eisenbahn-Verwaltung 45,9 Mill. M. mehr angesetzt sind, während mit Ausnahme der Forst-Verwaltung, die ebenfalls rd. 600000 M. Mehrausgaben aufweist, alle anderen Verwaltungen geringere Beträge als im Jahre 1908 verlangen.

Nach der Höhe der Forderungen in runden Summen geordnet, ergibt sich für die einzelnen Verwaltungen folgendes Bild, wobei die eingeklammerten Zahlen die Mehr- oder Minder-Ausgaben gegenüber dem Jahre 1908 bedeuten:

Eisenbahn-Verwaltung 153,69 Mill. M. (+45,9); Bau-Verwaltung einschl. der Zentralinstanz des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten 18,23 (—0,08); Kultus-Ministerium 14,35 (—0,5); Justiz-Verwaltung 9,63

[1]) Vergl. Jahrgang 1908, S. 31 u. ff.

[2]) Einschließlich reiner Grunderwerbskosten.

(— 0,02); Landwirtschaftliche Verwaltung 3,38 (— 2,13); Ministerium des Inneren 2,11 (— 0,30); Forst-Verwaltung 2 Mill. (+ 0,6); Berg-, Salinen- und Hütten-Verwaltung 1,87 (— 0,52); Domänen-Verwaltung 1,36 (— 0,65) und schließlich die Verwaltung der Zölle und indirekten Steuern 1,04 Mill. M. (— 0,29).

Die übrigen Verwaltungen beschränken sich, soweit sie überhaupt Forderungen für bauliche Zwecke zu stellen haben, auf solche, die erheblich unter 1 Million M. liegen und zusammen nur 890100 M. ausmachen. Es fordern: die Oberrechnungskammer 2560 M., das Kriegs-Ministerium 6000 M., die Verwaltung der Staats-Archive 116200 M., die Handels- und Gewerbe-Verwaltung 144700 M., die Gestüt-Verwaltung 400100 M. Hierhin gehört auch mit nur 220600 M. (1,5 Mill. weniger als 1908) das Finanzministerium (Hauptposten 175000 M. für Grundstücks-Erwerbungen in der Invaliden-Straße in Berlin für den Neubau des zahnärztlichen Institutes). Der starke Rückgang der Forderungen dieser Verwaltung gegenüber dem letzten Jahre ergibt sich aus dem Abschluß der großen Grundstücks-Ankäufe in Berlin und der Arbeiten für Verkauf und Aufteilung des durch Niederlegung der Festungs-Umwallung in Posen zur Bebauung frei gewordenen Geländes.

Die übrigen Verwaltungen seien nachstehend der Reihe nach näher besprochen, aufsteigend geordnet nach der Höhe der Forderungen.

Die Verwaltung der Zölle und indirekten Steuern setzt 1037000 M. an. Davon entfallen 504000 M. auf eine 2. Rate für den Neubau der Ober-Zolldirektion Cöln, 270000 M. auf Grunderwerb desgl. für Cassel, 105000 M. als 1. Rate für den Neubau des Hauptzollamtes in Liegnitz, der Rest auf kleinere Zollämter.

Die Domänenverwaltung fordert außer dem Ansatz von 1362000 M. noch 750000 M. als 6. Rate für die Aufteilung der Domäne Dahlem (1908 waren es 800000 M.). Von dem Gesamtansatz kommen wieder 400000 M. auf die Vermehrung und Verbesserung der Arbeiterwohnhäuser auf den Domänen, 260500 M. auf Verstärkung des Domänen-Baufonds, 300000 M. als 4. Rate auf die Aufschließung der fiskalischen Moore in Ostfriesland (durch Kanäle), 284000 M. auf Landgewinnungsarbeiten und Uferschutz. Neu ist ein Ansatz von 50000 M. als 1. Rate für die Beteiligung am Bau einer Schnellbahn zur besseren Aufschließung der Domäne Dahlem, deren Ges.-Kosten für den Staat mit 4,6 Mill. M. veranschlagt sind.

An dritter Stelle folgt die Berg-, Hütten- und Salinen-Verwaltung mit 1870000 M. Unter ihren Forderungen ist neu nur eine 1. Rate von 100000 M. für den Neubau des Dienstgebäudes des Ober-Bergamtes in Breslau (Ges.-Kosten 640000 M.). Unter den Fortsetzungsraten sind zu erwähnen 750000 M. für die Arbeiterkolonie in Zabrze, 400000 M. desgl. im Bezirk der Bergwerks-Direktion Recklinghausen, 300000 M. für den Neubau des Dienstgebäudes des Ober-Bergamtes in Dortmund, 300000 M. für den Ersatz durch den Bergbau beschädigter Häuser in Staßfurt bezw. für Entschädigungen und Beihilfen daselbst.

Bei der Forderung der Forstverwaltung in Höhe von 2 Mill. M. treten wieder an Aufwendungen auf: für den Bau von Insthäusern 100000 M., für den außerordentlichen Zuschuß zum Baufonds (für Oberförsterei- und Försterei-Gehöfte) 200000 M., desgl. zum Wegebaufonds bezw. zu Beihilfen zu Wegebauten zusammen 700000 M. Neu ist eine Forderung von 1 Mill. M. als erster Beitrag zu den Kosten für die Herstellung des 3. und 4. Gleises der Eisenbahnlinie Charlottenburg—Spandau, deren Gesamtkosten auf 5030000 M. veranschlagt sind. Hierzu haben die Beteiligten einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Zuschuß von 3420000 M. zu zahlen. Dieses Gleispaar soll vom Schnittpunkt der Döberitzer Heerstraße mit der jetzigen Eisenbahnlinie durch den Grunewald geführt werden und vorläufig 3 Haltestellen erhalten. Da hierdurch das zur Bebauung bestimmte forstfiskalische Gelände zu beiden Seiten der Döberitzer Heerstraße aufgeschlossen und im Werte erheblich gesteigert wird, zahlt der Forstfiskus im ganzen 2459000 M. zu, während die Stadt Charlottenburg wegen der bei Westend geplanten Haltestelle 250000 M., der Union-Klub wegen der neben der neuen Rennbahn im Grunewald zu errichtenden Haltestelle 711000 M. beisteuern.

Auch noch auf eine weitere Aufteilung bisherigen Waldlandes in der Nähe von Berlin zu Bebauungszwecken weist der diesjährige Etat hin. Der Militärfiskus will gegen Erstattung der Verlegungskosten von 1,6 Mill. M. seine Schießstände in der Jungfernheide verlegen, die dort etwa 70 ha beanspruchen. Dadurch „würden nicht nur diese Grundstücke, sondern auch die übrigen forstfiskalischen Flächen in der Jungfernheide, zusammen in einer Größe von rund 270 ha, baureif. Hierdurch erwächst dem Forstfiskus ein seinen Leistungen mindestens gleichartiger Vorteil". Die Aufteilung der fiskalischen Waldflächen um Berlin schreitet also unaufhaltsam vorwärts. Die erforderlichen Summen werden bestritten aus einem Titel, der auch sonst noch für bauliche Zwecke, namentlich für Straßenanlagen, Mittel enthält, die sich aber einzeln nicht abtrennen lassen. Nur ein Betrag von 450000 M. (in der obigen Summe nicht eingerechnet) als Beitrag des Forstfiskus zu den Kosten der Brücke über die Havel bei Pichelsdorf im Zuge der Döberitzer Heerstraße läßt sich herausnehmen, an welcher der Forstfiskus ein besonderes Interesse hat wegen der Aufschließung seines Besitzes auf Pichelswerder. Gesamtkosten der Brücke 1,2 Mill. M, davon entfallen 75000 M. auf den Kreis Teltow, der Rest auf den Forstfiskus. Der Kreis Osthavelland übernimmt die dauernde Unterhaltung gegen eine einmalige Abfindung von 305000 M., die ebenfalls dem Forstfiskus zur Last fällt.

Das Ministerium des Inneren begnügt sich mit rd. 2107100 M. Davon entfallen 133400 M. auf die Strafanstalts-Verwaltung für kleinere Gefängnisbauten, 375000 M. auf die Landgendarmerie zum Neubau bezw. zur Erweiterung von Dienstwohngebäuden für Gendarmerie-Mannschaften, vorwiegend in den östlichen Provinzen, 1598700 M. auf die Polizeiverwaltung. Von letzterer Summe kommt der Hauptbetrag auf Polizei-Dienstgebäude in Berlin, Charlottenburg, Aachen, Magdeburg und Bochum.

Die Ausgaben der Landwirtschaftlichen Verwaltung sind auf 3381000 M. veranschlagt. Den Hauptanteil von 1,8 Mill. M. erforderte auch in diesem Jahre der Ausbau der hochwassergefährlichen Gebirgsflüsse in Schlesien, mittlerer Oder usw. Außerdem werden für Flußregulierungen an der Bode, oberen Weichsel an der Grenze mit Galizien, Fuhe, unteren Wupper, Nahe von Kreuznach bis Bingen Beihilfen im Gesamtbetrag von 416000 M. gefordert, ferner für Eindeichungen 122500 M, für Be- und Entwässerungen bezw. sonstige Meliorationen des Bodens 613300 M., darunter eine 1. Rate von 111000 M. als Beihilfe zum Bau von Talsperren in der Radaune (Reg.-Bezirk Danzig). Für Hochbauten sind rd. 425000 M. ausgeworfen, davon allein 350000 M. als letzte Rate für den Erweiterungsbau der landwirtschaftlichen Hochschule in Berlin.

Der Etat der Justizverwaltung zeigt mit 9630000 M. eine nur ganz geringfügige Abweichung von der Forderung des Vorjahres (— 20000). Von dem Gesamtbetrag entfallen 128000 M. auf den Umbau und die Erweiterung der Dienstgebäude des Justizministeriums in Berlin. Es soll das jetzige Dienstgebäude der General-Lotterie-Direktion, die in diesem Jahre in ihr neues Geschäftsgebäude einzieht, zugeschlagen werden. Die übrigen Mittel verteilen sich auf die 14 Oberlandesgerichte wie folgt: Hamm 1587000 M., Düsseldorf 1564190, Kammergericht in Berlin 1476400, Celle 765850, Naumburg a. S. 755600, Breslau 747900, Cassel 564000, Frankfurt a. M. 552000, Marienwerder 491300, Cöln 470000, Kiel 241700, Stettin 118800, Königsberg i. Pr. 81950, Posen 33200 M.

Für erste Raten sind etwa 2,33 Mill. M. ausgeworfen, davon sind vorgesehen Neubauten an Amtsgerichten meist in Verbindung mit Gefängnissen, z. T. auch Dienstwohnungen in Bocholt, Emden, Elmshorn, Montabaur, Neustadt O.-S., Nordenburg, Oberkaufungen, Oeynhausen, Pitschen und Wetzlar, ferner für ein Land- und Amtsgericht in M.-Gladbach und ein Landgericht in Duisburg. Es fällt hierher auch eine Summe von 400000 M. als 1. Rate für Ergänzungen und Verbesserungen im Untersuchungsgefängnis Moabit in Berlin.

Von bedeutenden Fortsetzungsraten für angefangene Arbeiten sind zu erwähnen 500000 M. für den Neubau des Kammergerichts-Gebäudes nebst Dienstwohnung für den Präsidenten in Berlin, 520000 M. für das Geschäfts-Gebäude für die Zivilgerichtsbarkeit des Land- und Amtsgerichtes Hannover, 900000 M. für das Land- und Amtsgericht Essen mit Gefängnis, 554000 M. als letzte Rate für das Oberlandesgerichts-Gebäude in Düsseldorf. —

(Schluß folgt.)

Vereine.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Vers. am 2. Oktober 1908. Vors.: Hr. Classen. Anwes.: 40 Pers.

Nach Begrüßung der Versammlung zum Wiederbeginn der regelmäßigen Vereinssitzungen teilt der Vorsitzende mit, daß die Finanz-Deputation sich bereit erklärt habe, den Anträgen des Vereins auf Einsetzung einer Kunstkommission zur Prüfung der Fassaden an der neuen Durchbruchstraße zu entsprechen und um Ernennung von 2 Mitgliedern aus dem Kreise des Vereins

ersucht habe. Für die Wahl dieser Mitglieder und von 2 Ersatzmännern wird ein Wahlausschuß aus 30 dem Verein angehörigen Privat-Architekten gebildet.

Hr. Classen berichtet sodann über die Verhandlungen der Abgeordneten-Versammlung in Danzig und Hr. Ranck über die Wanderversammlung in Danzig, wobei er den starken Eindruck der Rede des Hrn. Reverdy über die Stellung der Techniker in öffentlichen und privaten Versammlungskörpern besonders hervorhebt. E.

Versammlung am 9. Oktober 1908. Vors.: Hr. Bubendey. Anwes.: 69 Pers. Aufgen: die Hrn. Stadtbauinsp. Roemer, Arch. John Schmuck, Hans Gerson, Oscar Gerson, Bmstr. F. W. F. Granzin, Dip.-Ing. Karl Wiencke.

Der Vorsitzende teilt mit, daß der Wahlausschuß für die Kommission zur Beurteilung von Fassaden-Entwürfen in der Durchbruchstrasse die Hrn. Grell und Löwengard und als Ersatzmänner die Hrn. Lundt und Wöhlecke gewählt habe.

Hr. Westphalen spricht sodann über die „Feuersicherheit der Schulen". Die zahlreichen Brände in Schulen der Vereinigten Staaten und die besonders ernste Katastrophe beim Brande des Schulhauses in Collinwood in Ohio am 4. März 1908*), bei der etwa 100 Schüler und mehrere Lehrer den Tod fanden, veranlaßten die Oberschulbehörde und das Feuerlöschwesen in Hamburg, allgemeine Grundsätze für die Feuersicherheit der Schulen festzusetzen.

In baulicher Beziehung werden danach die folgenden Forderungen erhoben: alle Türen von Versammlungsräumen und der Lehrräume für Physik und Chemie, sowie die Haus- und Windfangtüren sollen nach außen, die Klassentüren nach innen schlagen. Die Treppen sind aus feuersicherem Material herzustellen oder mindestens an der Unterseite zu putzen, die Keller- und Bodenräume gegen die anderen Stockwerke mit selbsttätig schließenden Türen feuersicher abzuschließen usw. Die disziplinarischen Maßregeln beziehen sich u. a. auf das Verfahren bei Versuchen mit feuergefährlichen Gegenständen, auf das Vorgehen nach Ertönen des Alarmsignales usw.

Hr. Burchard bespricht alsdann an der Hand einer Doktorarbeit des Bauinsp. Dr.-Ing. Küster (Breslau) die Frage der „Belichtung von Aufenthaltsräumen nach den Bauordnungen" und Hr. Ranck ergänzt seinen in der vorigen Sitzung erstatteten Bericht über die Wander-Versammlung durch eine Anzahl Lichtbilder der hervorragendsten Bauten Danzigs. — L.

Versammlung am 16. Oktober 1908. Vors.: Hr. Bubendey. Anw.: 92 Pers. Aufgen.: die Hrn. Gewerbe-Insp. P. Hering und Dipl.-Ing. E. Schmidt.

Nachdem der Vorsitzende eine in den Tagesblättern erschienene Beschwerde über mangelnde Teilnahme des Vereins an den Bestrebungen zur Verschönerung des Stadtbildes unter Hinweis auf die lebhafte Betätigung auf diesem Gebiet zurückgewiesen hat, bespricht Hr. Wendemuth die neuen Hellinganlagen in Hamburg, insbesondere die neuen Anlagen des Vulkan auf dem südlichen Elbufer. Die für letztere bereits hergestellten Kaimauern aus Beton mit Säulenbasalt-Verblendung unterscheiden sich von den bisher üblichen Ausführungen durch die Anlage in gleicher Stärke durchgehender Fundamente, die rd. 48 m von einander entfernten, mit Granitverblendung an der Außenseite eingefaßten Temperaturfugen und die Ersetzung der sonst gebräuchlichen, sich schnell abnutzenden Streichpfähle durch federnde, mit Drahtseilen verankerte Duc d'Alben. Bei der Hellinganlage verdient die Gründung mit Simplexpfählen, die nach Belastungsversuchen bei 40 cm Stärke etwa 100 t tragen können, besonderes Interesse. Der Vortragende gibt sodann noch ein Bild der Hellinggerüste auf dem Vulkan, auf der Reihersteg-Werft, sowie von den umfangreichen, in den letzten Jahren ganz erheblich vermehrten Schwimmdocks. L.

Vermischtes.

Techniker als besoldete Ratsmitglieder in süddeutschen Stadtverwaltungen. Als ein erfreuliches Zeichen verdienter Anerkennung der Bedeutung der Technik in den Gemeinde-Verwaltungen ist es zu begrüßen, daß nunmehr in Ulm a. D. die Stelle des besoldeten Gemeinderates mit einem Techniker besetzt wurde. Am 18. Dez. 1908 wurde daselbst der Direktor der städtischen Gas- und Wasserwerke, Reg.-Bmstr. Schimpf, von den bürgerlichen Kollegien zum besoldeten Gemeinderat gewählt, nachdem diese Stelle durch die Wahl des seitherigen Inhabers (eines Nichttechnikers) nach Stuttgart erledigt war. Die bürgerlichen Kollegien Ulms haben darnach von Art. 87 der württ. Gemeinde-Ordnung vom 28. Juli 1906 Gebrauch gemacht, der u. a. lautet: „Durch Gemeindesatzung kann die Anstellung eines oder mehrerer besoldeter Mitglieder des Gemeinderates angestrebt werden. — Wählbar sind diejenigen Personen, welche die zur Wählbarkeit für das Amt des Ortsvorstehers (Art. 57, Abs. 1) erforderlichen Eigenschaften sowie die Befähigung für den höheren Justiz-, Verwaltungs-, Finanz- oder bautechnischen Dienst oder für den gerichtsärztlichen Dienst besitzen". Ulm ist eine Stadt von rd. 53000 Einwohnern (einschl. Militär) und besitzt von städtischen technischen Aemtern ein Tiefbauamt, ein Hochbauamt, ein Gas- und Wasserwerk und ein Elektrizitätswerk (letzteres auch für die Verwaltung der Straßenbahnen). Infolge der Niederlegung des Festungsgürtels ist zurzeit die Frage der Stadterweiterung in Ulm eine Aufgabe von hoher baulicher Bedeutung. —

*) Anmerkung der Redaktion. Wir kommen hierauf zurück.

Wettbewerbe.

Das Preisausschreiben für wissenschaftliche Arbeiten über die chemischen Vorgänge beim Erhärten der hydraulischen Bindemittel, das im Juli 1904 vom preuß. Minister der öffentl. Arbeiten in Gemeinschaft mit dem Kriegs-, Landwirtschafts-, Kultus- und Handels-Minister, sowie dem Staatssekretär des Reichsmarineamtes und unter Beteiligung des „Vereins deutscher Portland-Cement-Fabrikanten" erlassen worden war und insofern ergebnislos verlaufen ist, als keiner der eingegangenen Arbeiten ein Preis zuerkannt werden konnte, wird mit Frist zum 30. Juni 1910 erneuert. — Die Beteiligung ist an keine Nationalität gebunden, doch müssen die Arbeiten in deutscher Sprache verfaßt sein. Für Preise haben die genannten Staatsbehörden 10000 M., der Portland-Cement-Verein 5000 M. zur Verfügung gestellt. Wie weit dieser Gesamtbetrag von 15000 M. für einen oder mehrere Preise tatsächlich vergeben und ob überhaupt ein Preis erteilt wird, hängt vom Wert und der Bedeutung der einzelnen Arbeiten ab. Ueber die Preiserteilung entscheidet der Minister der öffentlichen Arbeiten aufgrund des Gutachtens der Preisrichter, welchem folgende Fachmänner angehören: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. van 't Hoff in Charlottenburg, Landesgeologe Prof. Leppla, Dr. W. Michaëlis, E. Cramer in Berlin, Prof. Dr. Wilh. Fresenius, Wiesbaden, Dr. F. Schott in Heidelberg, Dr. H. Passow in Hamburg, Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Martens und Prof. Heyn, Gr.-Lichterfelde. Das geistige Eigentum, das Recht der Veröffentlichung und der Verwertung bleiben den Verfassern.

Die Aufgabe soll in der Darlegung des Wesens und des Erhärtungsprozesses der kalkhaltigen und hydraulischen Bindemittel und zwar synthetisch, analytisch, mikroskopisch und mineralogisch (Erhärtung in Luft, Süß- und Seewasser) bestehen. Das Programm stellt eine Reihe bestimmter Fragen auf, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit vom Bewerber gelöst werden können. Abdruck des Preisausschreibens von der Geheimen Kanzlei des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Berlin. —

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für die Fassade der Ausstellungshallen der II. Ton-, Zement- und Kalkindustrie-Ausstellung 1910 wird vom Arbeitsausschuß zum 20. Februar 1909 für die Mitglieder des „Architekten-Vereins" zu Berlin und der „Vereinigung Berliner Architekten" erlassen. Es gelangen 3 Preise von 500, 300 und 200 M. zur Verteilung; nicht preisgekrönte Entwürfe können für je 100 M. erworben werden. Die Ausstellung findet vom 1. Juni bis 18. Juli auf einem Gelände an der Station Baumschulenweg an der Görlitzer Bahn statt. Die Länge der zu gestaltenden Fassade beträgt 142 m; ein Stil wird nicht vorgeschrieben; für ihre Ausführung sind 10000 M. angenommen. Unter den Preisrichtern die Hrn. Reg.- u. Brt. Fürstenau, Reg.- u. Brt. Hasak, Magistr.-Brt. Prof. Stiehl und Bmstr. O. Heuer; unter den Stellvertretern Reg.-Bmstr. Stapf. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Brunnen-Anlage vor dem Kunstpalast in Düsseldorf wurden 44 Arbeiten eingereicht, von welchen jedoch keine des I. Preises für würdig befunden wurde. Ein Preis von 1500 M. wurde dem Entwurf des Bildhauers Franz Albermann in Cöln, ein Preis von 1200 M. dem Entwurf der Bildhauer Gerhard und Jos. Brüse in Cleve zuerkannt. Die gemeinsame Arbeit der Bildhauer Lony, Schmieding und Hinrichs in Düsseldorf erhielt einen Preis von 900 M. Die Entwürfe der Bildhauer Hammerschmidt in Obercassel und Neuhaus in Düsseldorf fanden eine lobende Anerkennung. Zur Gewinnung des Ausführungs-Entwurfes ist ein zweiter engerer Wettbewerb in Aussicht genommen. —

Inhalt: Neubau des Rathauses in Frankfurt a. M. (Schluß.) — Noch einmal der Gesetzentwurf die Sicherung der Bauforderungen betreffend. — Das Bauwesen im preußischen Staatshaushalt für das Verwaltungsjahr 1909. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Neubau des Rathauses in Frankfurt a. M.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

HERRENHAUS AUF DEM GUTE DES HERRN HAUPTMANN VON JENA IN MÜHLRÄDLITZ IM KREISE LIEGNITZ IN SCHLESIEN. * ARCH.: RUDOLPH ZAHN, BERLIN. * ANSICHT DER VORDER-FASSADE. *

* * DEUTSCHE * * BAUZEITUNG * * XLIII. JAHRGANG 1909 * * * NO. 7. * * *

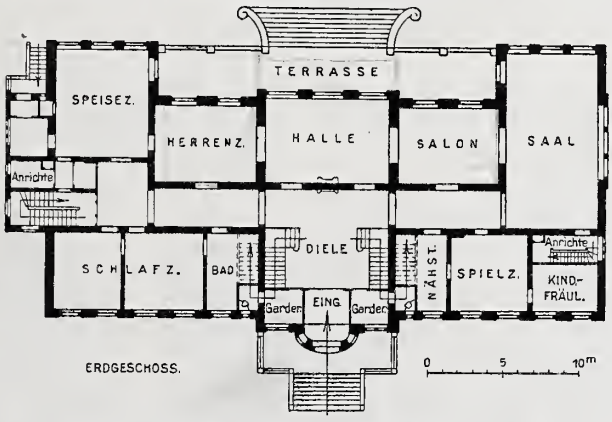
DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 7. BERLIN, DEN 23. JANUAR 1909.

Herrenhaus des von Jena'schen Gutes in Mühlrädlitz in Schlesien.

Architekt: Rudolph Zahn in Berlin. Hierzu die Abbildungen Seite 43, sowie eine Bildbeilage.

Das Herrenhaus des Gutes des Hrn. Hauptmann v. Jena in Mühlrädlitz bei Liegnitz in Schlesien liegt abseits von dem Gehöft vor einem alten Park, gegen die Landstraße verdeckt. Aus dem letzteren Grunde hat es nicht den Charakter einer repräsentativen Schloß-Anlage erhalten, sondern ist mehr in der Art eines auf gesellschaftlichen Verkehr zugeschnittenen behaglichen Landhauses errichtet worden, bei dem jedoch Wert auf große Achsenbeziehungen gelegt ist, soweit sie das Landhaus gestattet. Die Anlage ist, wie der Grundriß zeigt, eine durchaus symmetrische und regelmäßige; sie nähert sich etwas der ⊔-Form. Das Kellergeschoß enthält auf der Mittelachse die Heiz-Anlage mit Nebenräumen, sowie Kellern, auf dem rechten Flügel die Wohnräume für Diener, Mädchen und Wirtschafterin, nebst einem Bad. Auf dem linken Flügel befinden sich die Küche mit anschließenden Vorratsräumen, ein Weinkeller, sowie Waschküche mit Plättstube.



Hauptgeschoß ist das über dem hohen Sockel sich erhebende Erdgeschoß, über welchem das Obergeschoß als Dachgeschoß lagert. Der von einer Terrasse zugängliche Haupteingang in der Mittelachse führt zunächst in einen Vorraum, an den sich rechts und links Herren- und Damengarderoben mit Klosetträumen unter dem Treppen-Podest anschließen. Nach Ablage der Kleider gelangt der Besucher in die geräumige Diele, von welcher aus in symmetrischer Anordnung zwei Treppenläufe nach dem Obergeschoß führen. Mit in die Raumwirkung der Diele einbezogen ist ein breiter Gang, an dem, gegen den Park gewendet, die Gesellschaftsräume in einer eindrucksvollen Flucht liegen; sie bestehen aus Saal, Salon, Halle, Herrenzimmer und Speisezimmer mit Anrichte usw., während gegen die Landstraße gewendet Schlaf-, Bade-, Mädchen-, Kinderspiel- und Fräulein-Zimmer liegen. Vor den Nebenräumen zum Speisezimmer und der in den linken Flügel verlegten Nebentreppe ist ein kleiner Vorraum geschaffen. Vor die drei Wohnräume des Mittelbaues lagert sich eine Terrasse mit breiter Freitreppe nach dem Garten und Park. Das Obergeschoß ist in eine Reihe von Fremdenzimmern und Nebenräumen aufgeteilt.

Die Vereinigung sämtlicher Wohnräume im hohen Erdgeschoß entsprach einem Wunsche des Bauherrn. Bemerkenswert ist die Anlage der Haupttreppe mit dem auf halber Geschoßhöhe sich ergebenden, durch einen erkerartigen Ausbau erweiterten Podestraum.

Die Ausstattung des Aeußeren erstrebt nicht mehr als den Charakter eines behaglich breit gelagerten, mit der Natur zusammengehenden, lediglich die sachlichen Bedürfnisse berücksichtigenden Landhauses größeren Stiles, während das Innere in der vornehm zurückhaltenden, eigenartigen Ausbildung, bei welcher gewähltes Holz und ein bescheidener Schmuck an plastischen Verzierungen an Wänden und Decken verwendet wurden, den herrschaftlichen Charakter des Wohnhauses wiederspiegelt. —

Das Bauwesen im preußischen Staatshaushalt für das Verwaltungsjahr 1909. (Schluß.)

Der Anschlag des Ministeriums der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten stellt sich auf 14,35 Mill. M. Davon entfallen 32000 M. auf die geistliche Verwaltung; 100000 M. auf das Konto der Provinzial-Schulkollegien; 3,01 Mill. M. auf die Universitäten; 1,15 Mill. M. auf höhere Lehranstalten; 3,31 Mill. M. auf das Elementar-Unterrichtswesen; 3,83 Mill. M. auf Kunst- und wissenschaftliche Zwecke; 1,92 Mill. M. auf die Technischen Hochschulen; 1 Mill. M. auf gemeinsame Bedürfnisse des Kultus- und Unterrichtswesens (Beihilfe zu Kirchen- und Schulbauten). Unter den Forderungen für Kunst- und wissenschaftliche Zwecke sind hervorzuheben 2 Mill. M. als 7. Rate für den Neubau der kgl. und Universitäts-Bibliotheken sowie der Akademie der Wissenschaften im sogen. Akademie-Viertel in Berlin, ferner 1 Mill. M. als 2. Rate für die Erweiterungs- und Neubauten der königl. Museen in Berlin, und zwar insbesondere für das Antiken-Museum bezw. dasjenige für ältere deutsche Kunst. Für den Neubau der Akademie in Posen sind weitere 400000 M. bestimmt und 345600 M. als 2. Rate für den Ankauf und die Ausstattung der Villa Bonaparte in Rom, deren Räume zum größeren Teil der deutschen Gesandtschaft beim Päpstlichen Stuhl über-

wiesen, zum anderen Teile aber für Einrichtung von Ateliers für Stipendiaten der preußischen Akademie der Künste benutzt werden sollen.

Die für das technische Unterrichtswesen ausgeworfene Summe verteilt sich auf die 5 preußischen technischen Hochschulen wie folgt: Danzig 66600 M., Berlin 79800, Hannover 492600 M. (davon 450000 M. als 4. Rate für den Neubau des Chemischen Institutes), Aachen 587800 M. (davon 300000 M für Grunderwerb zur Erweiterung der Hochschule, 135000 M. als letzte Rate für den Neubau des Eisenhüttenmännischen und Metallurgischen Institutes), Breslau 689500 M (103600 M. als letzte Rate für das Hörsalgebäude, 180000 M. für die Herrichtung des Außengeländes und technische Einrichtungen, 100000 M. für innere Einrichtung des Chemiegebäudes usw.). Nicht unerhebliche Mittel sind ferner für die Ausstattung verschiedener Hochschulen mit maschinellen Anlagen und sonstigen, dem Unterricht dienenden Einrichtungen ausgeworfen.

Die Forderungen für Universitäten verteilen sich folgendermaßen auf die einzelnen Hochschulen: Lyzeum in Braunsberg 8085 M.; Universität in Münster 3000 M.; Greifswald 116200 M.; Göttingen 127250 M.; Marburg 161100 M. (davon 115100 M auf die Erweiterung der Frauenklinik); Halle 180900 M; Königsberg i. Pr. 198400 M. (davon 94000 M. als 1. Rate für den Neubau der Ohren-Klinik); Breslau 263000 M. (darunter 100000 M. als 1. Rate für Grunderwerb, 80000 M. desgl. für die Erweiterung der medizinischen Klinik; Kiel 291100 (davon 210000 M. als letzte Rate für den Bau eines Kunst-Museums); Bonn 358000 M. (darunter 80000 M. als 1. Rate für den Neubau des Geologischen und Paläontologischen Institutes); Berlin schließlich für die ausschließlichen Zwecke der Universität 487000 M. (darunter allein 300000 M. als 3. Rate für die Einrichtung der ehemaligen königlichen Bibliothek zu Hörsälen usw.) und außerdem 820000 M. für die Erweiterung der königlichen Charité (720000 M. als 3. Rate für den Neubau der I. und II. medizinischen Klinik und eine gemeinsame Poliklinik, ferner 100000 M. als 1. Rate für den Neubau einer Ohrenklinik).

Unter den Forderungen für höhere Lehranstalten finden sich eine Reihe neuer Ansätze, so 120000 M. für den Neubau des Sachsenhäuser Gymnasiums in Frankfurt a. M, 100000 M. für das Realgymnasium in Elberfeld, 75000 M. für das Gymnasium in Glogau, 68000 M. für das Progymnasium in Löbau, 80000 M. für Gymnasium nebst Realschule in Wesel Größere Fortsetzungs-Raten von 131000 bezw. 170000 M. sind angesetzt für die höhere Lehranstalt in Hechingen bezw. die Oberreal-Schule in Königshütte.

Die ausgeworfene Gesamtsumme für das Elementar-Schulwesen schließlich verteilt sich wie folgt: Für Beihilfen zu Elementarschulen in den Provinzen Westpreußen und Posen sowie im Regierungsbezirk Oppeln 1,5 Mill. M; für Dienstwohngebäude für Kreisschul-Inspektoren desgl. 66350 M.; der Rest entfällt auf den Bau von Lehrer- bezw. Lehrerinnen-Seminare und den Neubau der Landesturnanstalt in Spandau (1. Rate 175000 M.). Erste Raten sind ferner vorgesehen für die Lehrer-Seminare in Spandau, Unna und Wipperfürth, sowie für die Lehrerinnen-Seminare in Breslau und Rotenburg a. F., größere Fortsetzungsraten für Thorn, Coblenz, Schwerin a. W., Beuthen O.-S., Eisleben.

Die Bauverwaltung hält sich mit einem Ansatz von 18,23 Mill. M. fast genau auf der Höhe des Vorjahres. Hiervon sind bestimmt: 125000 M. für vermischte Ausgaben, darunter 30000 M. für die Beschickung der Brüsseler Weltausstellung; 3362000 M. für Hochbauten, vorwiegend Fortsetzungsraten für den Bau von Verwaltungs-Gebäuden für die Regierungen in Allenstein, Cöln, Düsseldorf, Liegnitz, Stettin bezw. für das Oberpräsidial Gebäude in Coblenz; 6530900 M. für Seehäfen und Seeschiffahrts-Verbindungen, darunter allein 2 Mill. M. als 4. Rate für die Erweiterung der Emdener Hafenanlagen und 2 Mill. M. als 1. Rate zur Verbesserung der Seeschiffahrtsstraße nach Harburg. Die Gesamtkosten der letzteren Arbeiten, die auf Grund des mit Hamburg im November v. J. abgeschlossenen Vertrages über die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeschiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg von Preußen auszuführen sind, stellen sich auf 6,52 Mill. M. Die Bauausführung soll in 4 Jahren erfolgen. Zu diesen Kosten hat die Stadt Harburg 1255000 M. beizutragen oder dem Staate ein Mindestaufkommen von 150200 M. aus den erhöhten Hafenabgaben zu gewährleisten. Der Hauptanteil mit 8214825 M. entfällt auf die Binnen-Wasserstraßen. Es handelt sich hier ebenfalls fast ausschließlich um Fortsetzungsraten, so je 900000 M. für den Bau von 3 Schleppzugschleusen in der kanalisierten Oder bei Oppeln, Groschowitz, Konty, für die Kanalisierung der Aller von Celle bis zur Leinemündung, um den Bau von Schleppzugschleusen auf der Strecke des Dortmund-Ems-Kanales von Bevergern bis zur Ems; ferner 608000 M. für je 3 Schleppzugschleusen in der kanalisierten Oder an den Staustufen von Groß-Döbern, Frauendorf und Januschkowitz. Unter den in sich abgeschlossenen Aufwendungen sind zu erwähnen 400000 M. für die Schadloshaltung der durch die kanalisierte Oder geschädigten Anlieger und 477000 M. für Grunderwerb zum Ausbau der Breslauer Wasserstraßen. Unter den wenigen neuen Arbeiten sind zu nennen 600000 M. als 1. Rate für den Bau von 3 Schleppzugschleusen an der kanalisierten Oder bei Rogau, Krappitz und Krempa (Ges.-Kosten 2891000 M.) und 200000 M. als 1. Rate für die Instandsetzung der Spree-Oder-Wasserstraße auf der Strecke Große Tränke - Fürstenberg. Die Kosten für den Ausbau dieser 61 km langen Strecke stellen sich auf 7860000 M.

Die Eisenbahnverwaltung fordert, wie schon erwähnt, in diesem Jahre mit 153,69 Mill. M. um 45,9 Mill. M. mehr als im Vorjahre. Davon kommen auf den Zentralfonds 23,75 Mill. M. und davon wieder allein 15 Mill. M. auf einen festen Betrag für den Dispositionsfonds für unvorhergesehene Arbeiten, 5 Mill M. als letzte Rate auf die Herstellung schweren Oberbaues, 3 Mill. M als weitere Rate für die Herstellung elektrischer Sicherungs-Anlagen, 500000 M. desgl. für Vorkehrungen zur Verhütung von Waldbränden und Schneeverwehungen, 200000 M. desgl. zur Errichtung von Wohngebäuden für gering besoldete Eisenbahnbeamte in den Grenzgebieten und schließlich 50000 M. zur Beschickung der Brüsseler Ausstellung. Auf die Bauausführungen in den einzelnen Eisenbahndirektionen kommen 129892000 M. Diese verteilen sich auf die Direktionen, nach der Höhe der Ansätze geordnet, wie folgt:

1. Essen a. Ruhr	16226000 M.	11. Magdeburg	4042000 M.
2. Cöln	16100000 „	12. Cassel	3970000 „
3. Frankfurt a. M.	9758000 „	13. Erfurt	3840000 „
4. Berlin	8956000 „	14. Altona	3665000 „
5. Breslau	8688000 „	15. Königsberg i. Pr.	3103000 „
6. Kattowitz	8410000 „	16. Posen	2971000 „
7. Elberfeld	7975000 „	17. Stettin	2855000 „
8. Halle a. S.	7302000 „	18. Bromberg	2600000 „
9. St. Johann-Saarbrücken	6487000 „	19. Danzig	2275000 „
		20. Münster i. W.	1650000 „
10. Hannover	6275000 „	21. Mainz	1044000 „

Auf die hessischen Staatsbahnen allein entfallen außerdem noch 5,79 Mill. M, davon allein 3 Mill. M. auf die Umgestaltung der Bahnanlagen in Darmstadt.

Von den Einzelausführungen seien nur einige größere Posten hervorgehoben, die je 1 Mill. M. und mehr betragen: für Lokomotiv-Werkstättenanlagen in Oels, Schneidemühl, Cassel, Stendal zus. 5 Mill. M.; für Wagenwerkstätten in Recklinghausen, Delitzsch, Oppeln zus. 5,5 Mill. M; für Hauptwerkstätten in Trier und Burbach zus. 2,8 Mill. M.; für verstärkten Ueberbau der Elbbrücke bei Barby 1 Mill. M.; für den Ausbau der Nebenbahn Allenstein-Kobbelbude 1 Mill. M.; für die Umgestaltung der Ringbahn zwischen Treptow und Rixdorf bei Berlin 1,5 Mill. M., der Bahnanlage 1 zwischen Bochum und Dortmund 4 Mill. M. und zwischen Lehrte und Wunstorf 2 Mill. M.; für den Neubau des Direktionsgebäudes in Cöln 1 Mill M.; für die Erweiterung der Bahnhöfe in Frankfurt a. M. (Ostbahnhof), Wetzlar, Herne, Dortmund, Gera, Eisenach, Hagen, Vohwinkel, M.-Gladbach, Neuß, Aachen, Görlitz, Hamburg (Hannoverscher Bhf.), Altona zusammen 22 Mill. M.; für den Rangier-Bahnhof bei Rothensee und denjenigen bei Kalk-Nord je 2 Mill. M., für den Hafen-Bahnhof bei Meiderich 1,2 Mill. M. und schließlich für die Umgestaltung der Bahnanlagen in und bei Posen, Bremen, Leipzig, Cöln, Mülheim, Breslau, Spandau zus 14,3 Mill. M Bei allen diesen Ausführungen handelt es sich nur um die Fortsetzung bereits eingeleiteter Arbeiten.

Von den für Neuausführungen ausgesetzten Summen kommen 100000 M. auf Hochbauten, 760000 M. auf Verstärkung von Brückenbauten, 000000 M. auf Beseitigung von Planübergängen und Schienenkreuzungen, 3,55 Mill. M. auf Werkstättenanlagen, 8,8 Mill. M. auf Erweiterung und Umbau vorhandener Bahnhofs-Anlagen bezw. Anlage neuer Haltestellen. Für neue Eisenbahnlinien, Verbesserungen von Linien sowie für zweite, dritte und vierte Gleise werden Ansätze in dem diesjährigen Etat nicht gemacht. Auch für die Beschaffung von Betriebsmitteln werden außerordentliche Forderungen nicht gestellt.

Die ungünstige Finanzlage macht sich also zwar nicht in der Höhe der für Bauzwecke ausgeworfenen Beträge, wohl aber in allen Verwaltungen in der Zurückstellung neuer großer Bauausführungen bemerkbar. —

Ansicht eines Teiles der Rückfassade und der einen Seitenfassade.

Teilansicht der Diele mit Kamin und Treppenaufgang.

Herrenhaus des von Jena'schen Gutes in Mühlrädlitz in Schlesien. Architekt: Rudolph Zahn in Berlin.

Vereine.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Sitzung vom 8. Dez. 1908; Vors.: Dr.-Ing. Schroeder. Es sprach der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Insp. Denicke unter Vorführung zahlreicher Lichtbilder über die Hedschasbahn.

Am 1. Sept. 1908, dem Jahrestage der Thronbesteigung des Sultans Abdul Hamid II., wurde vor den Toren Medinas mit großem Pomp die Hedschasbahn Damaskus-Mekka bis Medina in Betrieb gesetzt. Dies ist ein bedeutender Abschnitt eines großen Kulturwerkes, das die Türkei aus eigenen Mitteln und eigener Kraft zustande gebracht hat. Alle übrigen Eisenbahnen der Türkei wurden von fremden Gesellschaften und mit fremdem Gelde erbaut.

Früher zogen die syrischen Pilger und mit ihnen die wertvollen Geschenke des Sultans für den Scherif in Mekka alljährlich in heiliger Karawane unter außerordentlichen Schwierigkeiten in 40 Tagen von Damaskus durch die Wüste zu den heiligen Städten Mekka und Medina. Um diese unsäglichen Mühen den Gläubigen zu erleichtern, zugleich aber auch um die stets zu Aufruhr geneigten Provinzen Arabien und Yemen seinem Reiche fester anzugliedern, faßte der weitblickende und äußerst tatkräftige Sultan den Entschluß, von Damaskus nach Mekka eine Eisenbahn zu erbauen. Er erließ hierzu Anfang 1900 eine Botschaft, alle Gläubigen auffordernd, sich mit Geldspenden an dem heiligen Werke zu beteiligen. Die Mittel liefen reichlich ein; später wurden der Bahn noch einige andere ständige Einnahmequellen eröffnet. Bis zum August 1908 betrugen die Einnahmen 3 189 000 türk. Pfund = rd. 59 Mill. M., die Ausgaben 2 537 000 t. Pf. = 46,93 Mill. M. An der Vollendung der Bahn ist daher nicht zu zweifeln. Die technische Leitung des Baues liegt in der Hand eines Deutschen, Meißner Pascha, der mit Geschick und großer Tüchtigkeit bis jetzt alle Schwierigkeiten überwunden hat. Die Bahn folgt von Damaskus bis Medina im allgemeinen der alten Pilgerstraße, bis Der'a parallel der vorhandenen französischen Bahn Damaskus—Müserib, deren Ankauf an der Höhe des Preises scheiterte. Außerdem ist sie durch eine besondere Zweigbahn Haifa—Der'a mit dem Mittelmeer verbunden, da die französische Bahn Beirut—Damaskus über den Libanon nicht leistungsfähig genug ist. Die Spurweite der Bahn beträgt 1,5 m, die größte Steigung 20 auf Tausend, der kleinste Halbmesser 100 m, das Schienen-Gewicht ist 21,5 kg für 1 lfdm, die Schwellen sind aus Eisen. Die Zweiglinie Haifa—Der'a ist ein Aufstieg vom Jordan-Tale nach dem Ost-Jordanlande und reich an Kunstbauten, Brücken und Tunneln, eine äußerst interessante Linie.

Besondere Schwierigkeiten hat die Wasserversorgung in der Wüste bereitet, wo teilweise auf Zisternen, die das Wasser der Winterregen sammeln, hat zurückgegriffen werden müssen Die Wasserstationen sind in Abständen von 30—70 km, die Kreuzungsstationen alle 10—30 km angelegt.

Der Bau wurde sehr energisch gefördert; so wurden im Jahre 1906/07 288 km und 1907/08 sogar 340 km in der Wüste hergestellt. Die Ausführung erfolgte hier lediglich durch Soldaten, die zu ihrem Lohn für die geleistete Arbeit Akkordprämien bekommen. Da nur die Akkord-Prämien von der Bahn, alle anderen Kosten der Truppen vom Kriegsministerium getragen wurden, war der Bau äusserst billig; das Kilometer kostete einschließlich Betriebsmittel durchschnittlich 41 000 M. Eine Verzinsung und Deckung der Betriebskosten kann trotzdem nicht erfolgen, da kein oder nur ganz geringer Verkehr außer den Pilgerzügen vorhanden ist und die Pilger noch dazu frei befördert werden. Die Reisedauer für die ganze Strecke Damaskus—Mekka wird 5 Tage betragen. Von den Betriebsmitteln sind die Lokomotiven und Personenwagen deutsches Erzeugnis, von den Güterwagen nur ein kleiner Teil. —

Die Schlesische Gesellschaft für vaterländische Kultur hatte für den 15. Dez. v. J. Förderer und Freunde der Kunst zur Gründung ihrer neuen „Sektion für Kunst der Gegenwart" geladen. Hr. Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Foerster leitete die Versammlung. Auf die Berichterstattung des Hrn. Arch. Henry hin kam die Versammlung zu dem einstimmigen Beschluß, die Gründung einer neuen Sektion der „Schlesischen Gesellschaft für vaterländische Kultur" zu vollziehen. Ihr traten 32 Mitglieder bei. Die Arbeit soll in fünf Abteilungen zerfallen, und zwar in Abteilungen für „Denkmalpflege und Heimatschutz", „Architektur und Kunstgewerbe", „Malerei und Bildhauerkunst", „Dichtkunst", „Musik". Als Sekretäre wurden gewählt: Arch. Henry für Denkmalpflege und Heimatschutz; Prov.-Kons. Landbauinsp. Dr. Burgemeister für Architektur und Kunstgewerbe; Dir. des Museums der bildenden Künste, Prof. Dr. Janitsch, für Malerei und Bildhauerkunst.

Die Sektion für Kunst der Gegenwart will die Kunstfragen der Gegenwart behandeln und alle sie fördernden Arbeiten und Bestrebungen unterstützen. —

Vermischtes.

Einrichtung einer Architektur-Abteilung an der städtischen Kunstgewerbe-Schule in Düsseldorf. In ihrer Versammlung vom 17 November 1908 genehmigten die Stadtverordneten von Düsseldorf die Einrichtung einer Architektur-Abteilung an der städtischen Kunstgewerbe-Schule, die eine Mittelstellung zwischen der Baugewerkschule und der technischen Hochschule bezw. der Akademie einzunehmen berufen ist. Nach den Ausführungen des Hrn. Stadtverordneten Architekten vom Endt verfolgt die Schule das Ziel, den künstlerischen Teil der architektonischen Ausbildung für die Forderungen des Lebens zu übernehmen, wobei es gleichgültig ist, wo der Schüler sein technisches Wissen erlangt hat, auf einer technischen Hochschule, einer Baugewerkschule oder auf dem Architektur-Bureau. Die Hoffnungen auf eine gute Entwicklung dieser Schule gründen sich auf den Umstand, daß es der Stadtverwaltung geglückt ist, in der Person des ausgezeichneten Architekten Wilhelm Kreis einen Direktor der Kunstgewerbe-Schule zu gewinnen, der im Kunstleben am Niederrhein schon heute die fruchtbarste Rolle spielt und dessen ideale, reife Kunst imstande ist, einen großen Schülerkreis zu begeistern. Als Vorbildung für die Schüler wird entweder ein 3-semestriges Architektur-Studium an einer technischen Hochschule oder eine durch eine Aufnahme-Prüfung nachzuweisende anderweitig erlangte technische Ausbildung gefordert. Die Ausbildung erfolgt im allgemeinen in einem Kursus von zwei Jahren. In 26 Wochenstunden soll der Hauptunterricht im künstlerischen Entwerfen Innen- und Außen-Architektur, sowie die Einzelformen behandeln. Als Ergänzungsfächer sind kunst- und stilgeschichtliche Vorträge, Aktstudien und Tierzeichnen, sowie Pflanzenzeichnen bestimmt. Die Abteilung beginnt ihre Tätigkeit mit dem laufenden Jahre. —

Wettbewerbe.

Einen engeren Wettbewerb um Entwürfe für ein freistehendes Wohnhaus am Rhein bei Cöln erließ ein Cölner Privatmann unter 7 Cölner Architekten. Es erhielten: den I. Preis Arch. Franz Brantzky, den II. Preis Arch. Paul Bachmann, je einen III. Preis Arch. Gärtner & Berns und Arch. Ludw. Paffendorf. Die Baustelle liegt in malerischster Umgebung neben einer architektonisch interessanten mittelalterlichen Kapelle, auf die besondere Rücksicht zu nehmen war. —

Zum Preisausschreiben um Entwürfe nebst Angeboten für eine neue Straßenbrücke über den Rhein in Rheinfelden sei noch nachgetragen, daß das Preisgericht aus den Hrn. Professoren Dr. G. Gull und F. L. Schüle in Zürich, sowie R. Moser in Karlsruhe, Ob.-Ing. A. Trautweiler in Straßburg i. E. und C. Habich-Dietschy in Rheinfelden besteht. Es handelt sich um den Ersatz einer alten Holzbrücke, deren Oberbau aber schon z. T. durch Eisen ersetzt ist, mit unregelmäßigen Oeffnungen und massiven Pfeilern wechselnder Stärke, die in gebrochener Linie unter Benutzung einer mit Gartenanlagen versehenen Insel — Burgkastell — als Zwischenstützpunkt den hier etwa 200 m breiten Strom im Herzen der Stadt überschreitet. Die Richtung der Brücke soll im wesentlichen beibehalten werden, ebenso die Höhenlage an den Ufern, wobei noch eine Verbesserung der steilen Rampe angestrebt wird. Gleichzeitig sollen günstige Abflußverhältnisse im Rhein geschaffen werden durch möglichste Einschränkung der Pfeiler und Einfügung einer mindestens 40 m weit gespannten Oeffnung im Stromstrich. Holz und Eisen ist als Baumaterial ausgeschlossen, sodaß bei geringer Konstruktionshöhe wohl nur mit Hilfe des Eisenbetons eine günstige Lösung möglich sein dürfte. Die Brücke soll architektonisch einfach gehalten sein und mit dem umgebenden Landschaftsbild in Einklang gebracht werden. Das Burgkastell soll im engeren oder weiteren Rahmen einbezogen werden. Auch der Brückenkopf auf der Schweizer Seite ist architektonisch zu betonen (die Kosten sind aber im Anschlag hierfür nicht anzusetzen). Es handelt sich also um eine technisch interessante Aufgabe, bei der auch der Architekt mitwirken muß. Verlangt Lageplan und Ansicht 1:200, Schnitte 1:50, Einzelheiten von Eisenbetonkonstruktionen 1:20 und ein möglichst eingehender revisionsfähiger Kostenanschlag nebst Massenberechnung. Angebote werden zugelassen aber nicht verlangt. Der Gemeinderat behält sich auch völlig freie Hand in bezug auf die Vergebung der Arbeiten vor. Die preisgekrönten Entwürfe werden Eigentum der Gemeinde (nach den Grundsätzen des Schweiz. Ing.- und Arch.-Vereins).

Inhalt: Herrenhaus des von Jena'schen Gutes in Mühlrädlitz in Schles. — Das Bauwesen im preußischen Staatshaushalt für das Verwaltungsjahr 1909 (Schluß). — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Herrenhaus des von Jena'schen Gutes in Mühlrädlitz in Schlesien.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

SCHMUCKHOF DER NEUEN BADE-ANLAGEN ZU BAD NAUHEIM. * ARCHITEKT: GROSSHERZOGLICHER BAUINSPEKTOR JOST BILDHAUER: JOBST. AUSFÜHRUNG: GROSSHERZOGLICHE KERAMISCHE MANUFAKTUR IN DARMSTADT, LEITER: PROF. SCHARVOGEL.

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 8. * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº 8. BERLIN, DEN 27. JANUAR 1909.

Arbeiten der Großherzoglichen keramischen Manufaktur zu Darmstadt auf der hessischen Landesausstellung 1908.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 47, 48 und 49.

Das jüngste Glied in der großen Reihe von Unternehmungen des Großherzogs von Hessen zur Förderung von Kunst und Kunstgewerbe in seinem Lande ist die Begründung der großherzoglichen keramischen Manufaktur. An der Straße von Darmstadt nach Eberstadt, unterhalb der bewaldeten Ludwigshöhe, ist ihr von dem kunstsinnigen Fürsten ein stattliches Gebäude mit hohem Mansarddach errichtet worden. Als Leiter der Manufaktur hat der Großherzog den Prof. Scharvogel berufen, der schon seit einer Reihe von Jahren in Obersendling bei München eine keramische Werkstätte betrieb. Die Erzeugnisse Scharvogels bestanden bis dahin vorzugsweise aus glasierten Steinzeugwaren, Luxusgefäßen und Fliesen; sie waren zum ersten Mal auf der Pariser Weltausstellung im Jahre 1900, wo sie mit der goldenen Medaille ausgezeichnet wurden, in weiteren Kreisen bekannt geworden. Ihre Formen und Farbengebung, bei der Scharvogel von tüchtigen Mitarbeitern, wie Schmuz-Baudiss, L. Habich u. a., unterstützt wurde, war bei großer Eigenart und Selbständigkeit der Erfindung von ostasiatischen Erzeugnissen beeinflußt.

Diese Steinzeugfabrikation wurde von der Münchener Werkstätte nach Darmstadt übertragen, aber gleichzeitig nahm Scharvogel auch die Herstellung von Terrakotten für künstlerischen Gartenschmuck auf und zwar auf persönliche Anregung des Großherzogs. Diese Anregung war zweifellos eine glückliche und zeitgemäße, da man ja auch bei uns wieder angefangen hat, sich den regelmäßigen und geradlinigen Garten-Anlagen zuzuwenden, die vielfach eines architektonischen und bildnerischen Schmuckes als notwendige Ergänzung hedürfen. Im Sommer des Jahres 1906 wurde die keramische Manufaktur in Betrieb genommen; doch verstrich noch fast ein Jahr, bis man die neuen Oefen und Einrichtungen, die wesentlich umfangreicher als die der Münchener Werkstätte und teilweise ganz verschieden von ihnen waren, soweit erprobt hatte, daß sie einen ruhigen und sicheren Betrieb gewährleisteten.

Inzwischen aber war das Arbeitsfeld der Manufaktur noch um ein weiteres vielversprechendes Gebiet erweitert worden: um die Herstellung von Bau-Terrakotten. Den Anstoß hierzu hatte die Bauverwaltung des hessischen Ministeriums gegeben durch den Auftrag, in dem großherzoglichen Soolbad Nauheim einen Schmuckhof sowie eine anstoßende Trink- und Wartehalle keramisch auszustatten. Diese beiden Raumgestaltungen wurden in dem von Albin Müller entworfenen Gebäude für angewandte Kunst vor ihrer Uebersiedelung nach Nauheim ausgestellt und sind hier in Abbildungen wiedergegeben.

Wer die Verwendung von Terrakotten in Deutschland während der letzten 25 Jahre beobachtete, weiß, daß sie sich gegen die vorhergehende Zeit in einem stetigen Rückgang befunden hat; ja es scheint fast, als ob lange Zeit geradezu eine Abneigung gegen sie bei den Baukünstlern bestanden habe. Eine solche Abneigung läßt sich wohl erklären als eine Reaktion gegen das Surrogatwesen, da wohl der größte Teil der Erzeugnisse unserer Terrakotta-Fabrikation früher als billiger Ersatz für Sandsteinarbeiten Verwendung fand. Man darf aber auch nicht übersehen, daß die in jener Zeit herrschende Stilrichtung, die deutsche Renaissance, der Verwendung von Terrakotten wenig günstig war.

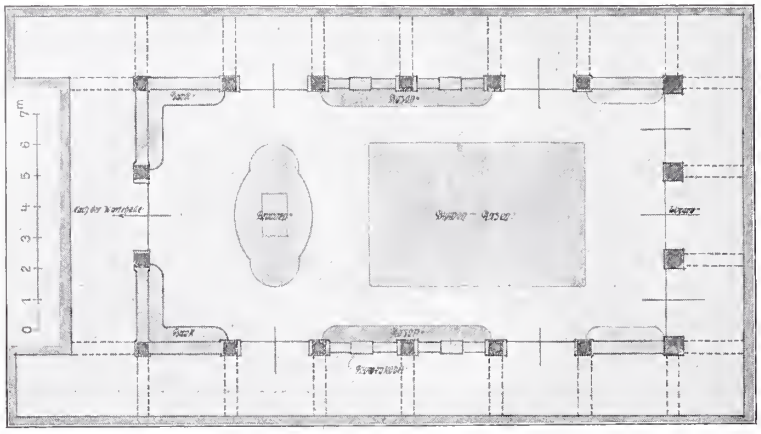
Dieser letzte Umstand trifft nun auf die heutige Richtung der Baukunst keineswegs zu, es war vielmehr die Verwendung der Keramik in der Architektur bereits auf der ersten Darmstädter Ausstellung im Jahre

Aufstellung der Vasen im Schmuckhof.

1897 von Olbrich versucht worden. Wenn man aber seither über diese ersten Versuche nicht viel weiter hinaus kam, so lag dies wohl an der etwas überhasteten und raschen Entwicklung unserer heutigen Kunst. Von dem ersten Entwurf bis zur Fertigstellung eines keramischen Erzeugnisses führt ein verhältnismäßig zeitraubender Weg, der manchem unserer Künstler zu beschwerlich und mühsam erschien. Hierzu kam noch, daß es galt, Neues zu schaffen und Formen zu erfinden, die sich einer eigenartigen und schwierigen Technik anpassen mußten. Von diesem Standpunkte aus betrachtet ist es sehr erfreulich, daß sich gerade die Darmstädter Manufaktur einem Gebiete zugewendet hat, welches mehr oder weniger abseits von den Wegen lag, die von der angewandten Kunst in der letzten Zeit eingeschlagen wurden.

Wie aus dem beistehenden Grundriß, der den mittleren Teil des Müller'schen Ausstellungs-Gebäudes darstellt, hervorgeht, handelt es sich um einen rechteckigen Schmuckhof von etwa 8 auf 14,6 m Größe im Lichten; dieser Hof ist von einem Wandelgang umgeben, dessen Pultdach sich gegen die das Ganze abschließenden höheren Gebäude anlehnt.*)

Der Hof enthält einen zierlichen Brunnen mit figürlichem Schmuck aus dunkel patinierter Bronze, umgeben von gärtnerischen Anlagen. Das Dach der vorerwähnten Wandelhalle wird von rechteckigen Pfeilern gestützt, die ebenso wie die Brüstung vollständig mit Terrakotta verkleidet sind. Der plastische Schmuck der Pfeiler ist ein sehr reicher; auf einem kräftigen Sockel erheben sich an der Vorderseite abwechselnd eine männliche und eine weibliche Gestalt, umgeben von Kinderfigürchen. Die in einer flachen, weichen Linie gehaltene Verkleidung des Dachträgers enthält in der Mitte jeder Oeffnung einen schlußsteinartig wirkenden Kopf.



Badehaus X Süd. Schmuckhof.

Als Material ist eine gelbrötliche scharfgebrannte Terrakotta von feiner glatter Oberfläche gewählt, also eine Farbe, von der man nicht sagen kann, daß sie neu und eigenartig sei. Wenn man aber sieht, wie vorzüglich gerade sie sowohl mit dem grünen Laub und den bunten Blumen der gärtnerischen Anlagen, wie auch mit dem roten Ziegeldach des Umganges und der dunklen Bronze des feinen reizvollen Brunnens zusammenstimmt; wenn man namentlich beobachtet, wie in den leuchtenden Strahlen der Sonne die lebhaften Farben des Hofes zusammenfließen, und sich in ausgezeichneter Weise ergänzen, so wird man diese Zurückhaltung nur verständig und wohlüberlegt finden.

Die Modelle für die Terrakotten stammen ebenso wie die des Brunnens von dem Bildhauer Jobst, einem Mitglied der Darmstädter Künstlerkolonie. Sie passen sich glücklich den Eigenschaften des Materials durch eine weiche Behandlung an, trotz strenger, dem architektonischen Rahmen des Ganzen trefflich eingefügter Stilisierung. Dasselbe gilt auch für die Füllungen in den Putzflächen der Wände oberhalb des Pultdaches, die mit Centauern und Fabelwesen belebt sind.

Die Trink- und Wartehalle, die sich in der Längsachse an den Schmuckhof anschließt, ist im Gegensatz zu diesem mit glasierten, teilweise kräftig reliefierten Kacheln bekleidet. Den Scherben bildet das scharfgebrannte Steinzeug; die Scharffeuerglasuren sind wie bei den älteren Erzeugnissen Scharvogels geflammt und zeigen einen dunklen, bräunlichen Grund mit helleren eingespritzten Tönen.

Die plastischen Teile hat der Bildhauer Karl Huber in Offenbach modelliert, einzelne Teile sind mit einer weißen, opaken Glasur bedeckt, wodurch eine gute Wirkung erzielt wurde. Den oberen Teil der Halle nehmen 6 große Wandbilder von Ludwig von Hofmann ein.

In den Anlagen der Ausstellung waren auch die Blumenkübel, Vasen und Pfeileraufsätze für Gartenschmuck zahlreich vertreten. Sie waren in der rötlich gelben Färbung des Schmuckhofes gehalten und zeigen eigenartige, kräftige Formen, die von Jobst, Huber und Scharvogel stammen.

Die Entwürfe zu dem Schmuckhof sind vom großh. Bauinsp. Jost, die für die innere Ausstattung der Trink- und Wartehalle vom großh. Reg-Bmstr. Seerth angefertigt worden.

Betrachtet man die vielseitigen Erzeugnisse der großherzoglichen keramischen Manufaktur in Darmstadt, so geben sie das Bild einer sehr erfreulichen und sicheren Fortentwicklung, von der man in der Zukunft noch vieles Treffliche erwarten kann. Sie bieten insbesondere dem Baukünstler ein technisch und künstlerisch in hohem Grade willkommenes Material, für dessen Verwendung in der Baukunst noch ein weites Gebiet offen steht. —

G. Wolff.

*) Anmerkung der Redaktion. Der Hof bildet einen Teil der neuen Bade-Anlagen in Nauheim, die zurzeit ihrer Vollendung entgegengehen und der Klage über die zu geringe Anzahl von Bädern abhelfen sollen. Wie der Grundriß der Gesamt-Anlage, in welcher der hier besprochene Schmuckhof durch kreuzweise Schraffierung ausgezeichnet ist, zeigt, handelt es sich um Neuschöpfungen von unzweifelhaft großem Gedanken und mit voller Berücksichtigung des durch die Kunst gegebenen psychischen Momentes. Daß der Grundriß der Gesamt-Anlage in Einzelheiten nicht mit der Ausführung übereinstimmt, ist für die Würdigung unseres Schmuckhofes von geringerer Bedeutung. —

Hochwasserschutz für Breslau.

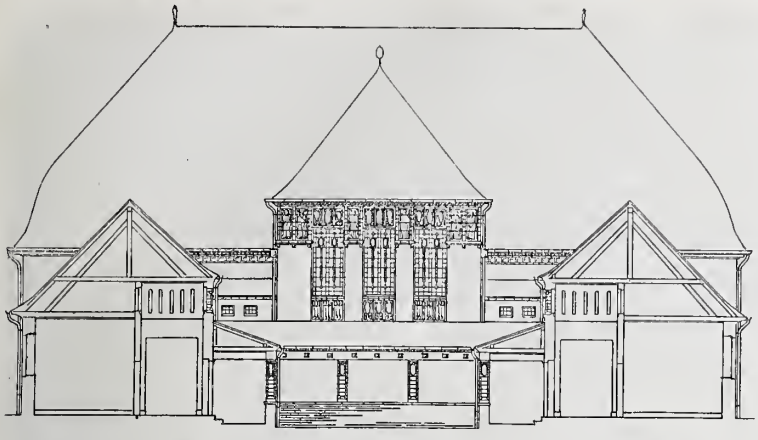
Von Wannovius, Direktor der städt. Kanalisationswerke in Breslau.

In der Zeit vom 25. November bis 23. Dezember 1908 hat auf dem kgl. Oberpräsidium in Breslau ein Entwurf zur öffentlichen Kenntnisnahme ausgelegen, der in Ausführung des Odergesetzes vom Jahre 1905 die Besserung der Hochwasser-Verhältnisse von Breslau bezweckt.

Die Notwendigkeit zur Besserung der Abflußverhältnisse der Oder in der Niederung bei Breslau war aus der Wirkung der Ende des 18. und in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts mehrfach niedergegangenen außerordentlich großen Hochwasser längst erkannt; man war der Frage schon vor Jahrzehnten näher getreten und hätte auch gelegentlich der Herstellung des Großschiffahrtsweges durch Breslau in den 90er Jahren wohl eine Lösung gefunden, wenn damals nicht unsinnige Grundstücks-Spekulation die Absichten der Regierung durchkreuzt und die zur Durchführung des Planes nötigen Grunderwerbungen unmöglich gemacht hätte. Das Scheitern des damals aufgestellten sogen. Schwarzwasser-Projektes ließ zwar die Sache nicht einschlafen, doch wurde sie auch nicht gerade als dringlich behandelt, zumal seit 1854 kein Hochwasser aufgetreten war, das die drohende Gefahr wieder einmal etwas näher vor Augen gerückt hätte. Da brachte der Juli 1903 die bekannte Hochwasser-Katastrophe, und unter dem Einfluß der öffentlichen Meinung wurden die Arbeiten für den Hochwasserschutz von Breslau mit erneutem Eifer wieder aufgenommen und so gefördert, daß zunächst im Jahre 1905 das Odergesetz zustande kam, dann im Sommer 1906 der „Allgemeine Plan" zur Regelung der Hochwasser-, Deich- und Vorflut-Verhältnisse an der oberen und mittleren Oder, und daß jetzt der Entwurf zur Besserung der Hochwasser-Verhältnisse bei Breslau ausgelegt werden konnte.

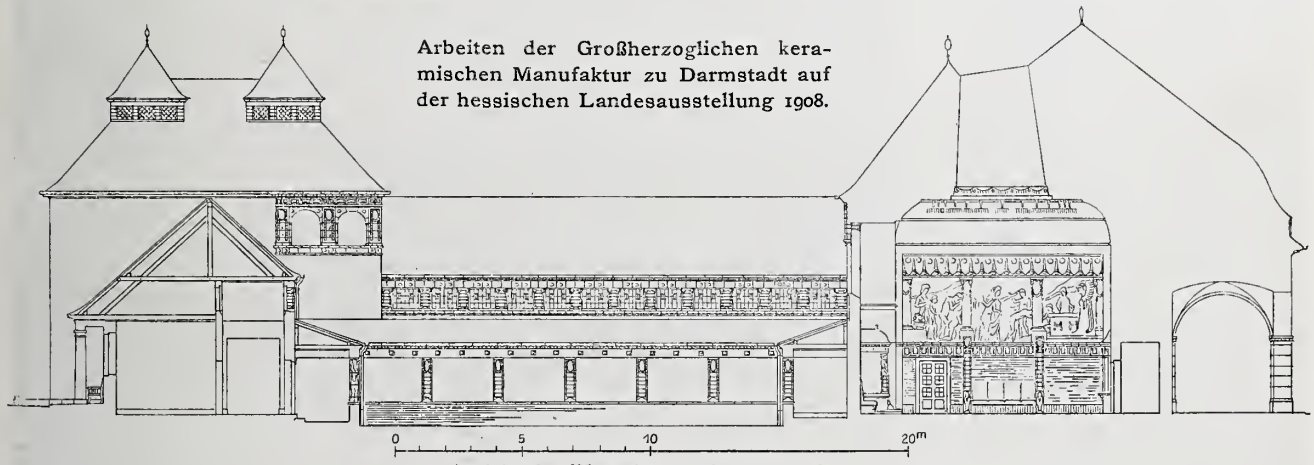
Von den im Erläuterungsbericht zu diesem Entwurf ausführlich erörterten Abflußverhältnissen der Oder in der Niederung einst und jetzt soll hier kurz bemerkt werden, daß sich an der Abführung des Hochwassers die Ohle, die Oder, das Schwarzwasser und die Weide mit ihren Tälern beteiligen, und daß die Hochwasser in früheren Zeiten bei Breslau einen erheblich niedrigeren Stand hatten, weil sie die Niederung in ihrer ganzen Breite von Morgenau bis Hundsfeld fast ungehindert überströmen konnten. Im Laufe der Jahrhunderte sind zunächst durch Besiedelung und Befestigung der leicht beweglichen Alluvialgeschiebe, dann durch Einbauten von Mühlwehren in die Stromläufe und durch Abschluß seltener in Wirksamkeit tretender Arme der Oder, endlich durch Eindeichung besiedelter und niedrig gelegener Gelände dem Strom immer mehr Flächen entzogen, sodaß der Hochwasserspiegel bei Breslau entsprechend der Beschränkung des Abflußquerschnittes allmählich zu immer größerer Höhe anschwellen mußte.

Durch die auf Grund des Odergesetzes an der oberen Oder zur Ausführung kommenden Ueberlaufpolder wird die in der Sekunde abfließende Hochwassermenge in Breslau künftig zwar relativ geringer sein, doch ist nicht unwahr-

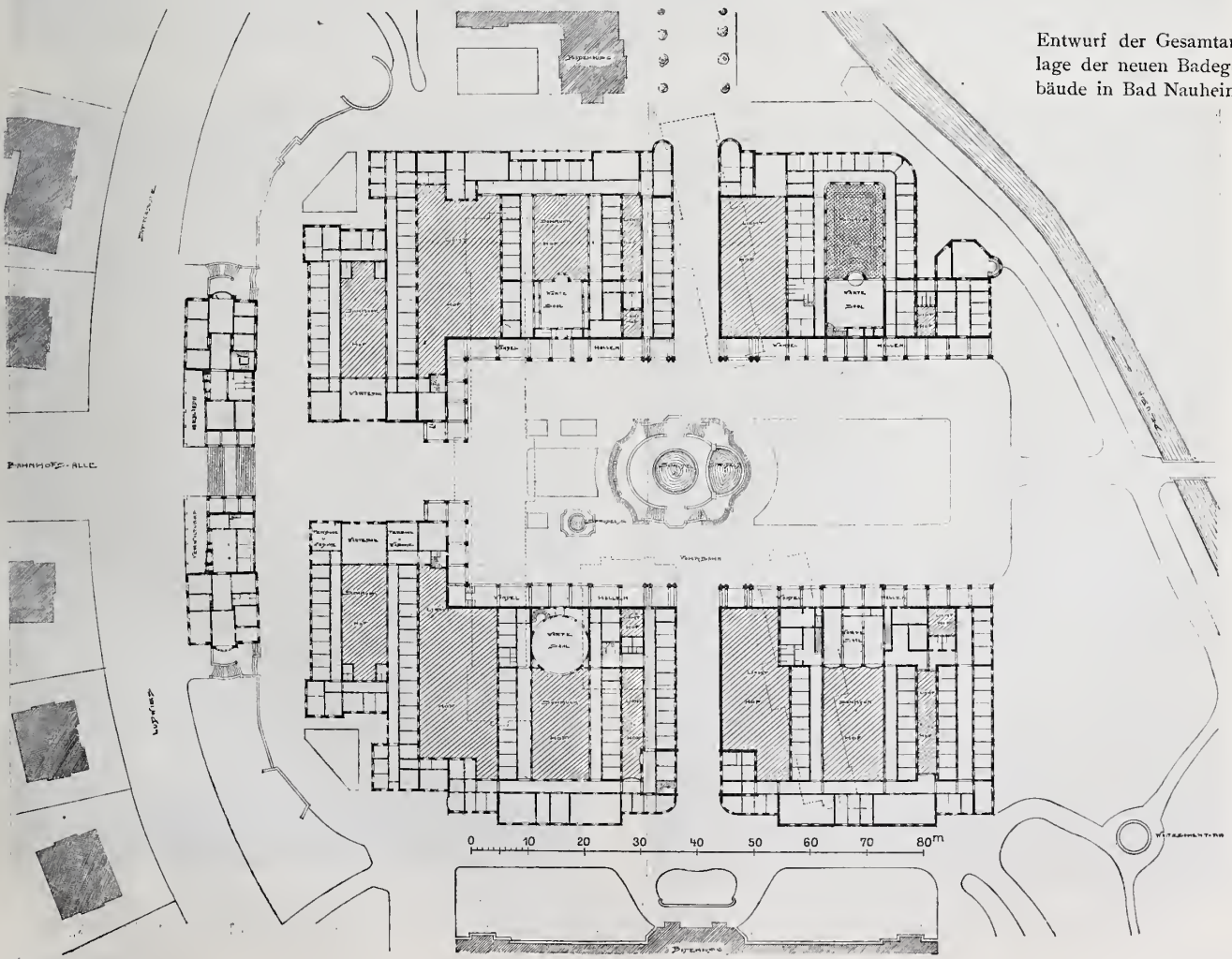


Ansicht des Wartesaales vom Schmuckhof aus.

Arbeiten der Großherzoglichen keramischen Manufaktur zu Darmstadt auf der hessischen Landesausstellung 1908.



Ansicht der Westseite des Schmuckhofes.



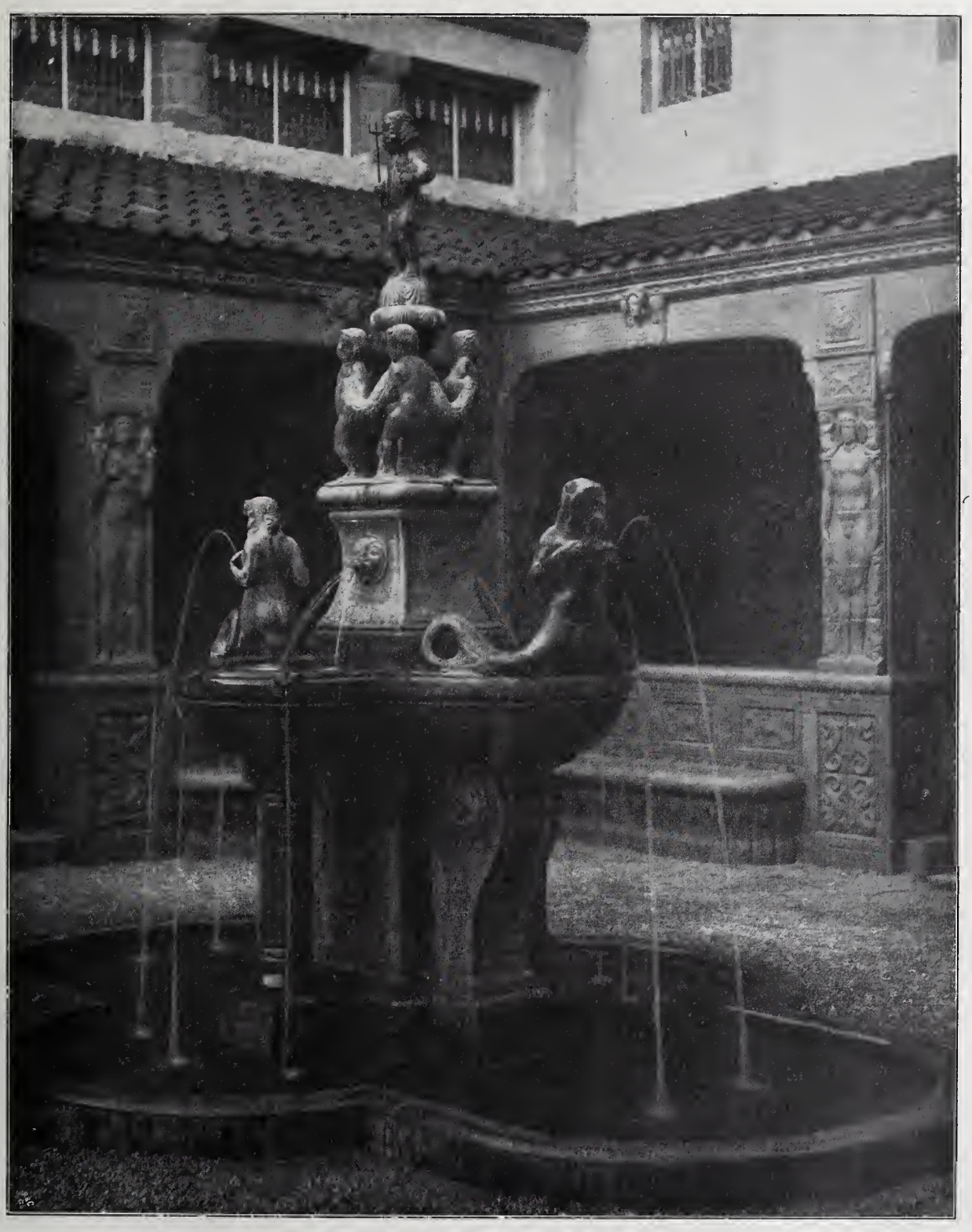
Entwurf der Gesamtanlage der neuen Badegebäude in Bad Nauheim.

scheinlich, daß die bekannten früheren höchsten Hochwasser von 1813, 1831, 1854 und 1903 noch übertroffen werden, wenn größere Gebiete als bei den bisherigen Hochwassern, wo die Hauptmassen der Niederschläge meist nur auf dem linken Ufer und im Quellgebiet der Oder niedergegangen sind, gleichzeitig durch außergewöhnliche Regen-

Schmuckhof der neuen Badegebäude in Nauheim. Trink- und Wartehalle, sowie Stützen der Hof-Architektur.
Arbeiten der großherzoglichen keramischen Manufaktur zu Darmstadt auf der hessischen Landesausstellung 1908.

fälle betroffen werden, oder wenn durch zeitliche Verschiebung der Regenfälle in den einzelnen Gebieten die Hochflutwellen aus den verschiedenen Nebenflüssen und der oberen Oder mit ihren Scheiteln mehr zusammentreffen, als dies z. B. im Jahre 1903 der Fall gewesen ist. Es darf bei der Beurteilung der künftigen Hochwasser ferner nicht außer acht gelassen werden, daß die sekundlich in der Oder zum Abfluß kommende Hochwassermenge durch die auf österreichischem Gebiet fortschreitende Einengung des Odertales naturgemäß vermehrt wird und daß auch die bisher beobachteten Hochwasser eine viel größere Höhe erreicht hätten, wenn die Fluten nicht infolge zahlreicher Deichbrüche in die Niederungen abgeströmt wären. Dieser Fall wird künftig für Breslau nicht mehr helfend in Betracht kommen, da die nach dem Odergesetz hochwasserfrei bleibenden Deiche normalisiert werden sollen und ein Bruch der Normaldeiche so gut wie ausgeschlossen ist.

Schließlich ist auch noch darauf hingewiesen, daß die bei Hochwassern nach der Ohle-Niederung abfließende Wassermenge stetig gewachsen ist und daß bei der Beweglichkeit des Bodens ein plötzlicher Durchbruch der Oder nach der Ohle-Niederung und dadurch eine in ihren Folgen unübersehbare Wassersnot für Breslau nicht ausgeschlossen ist. Nach einer allgemeinen Betrachtung über die Folge trockener Perioden auf nasse und umgekehrt und nach Aufzählung einer Reihe großer Hochwasser in den Jahren 1821 bis 1854 — wobei wir aber alle Winter-Hochwasser vermissen, von denen nach den Breslauer Pegelaufzeichnungen vier zu den im Erläuterungsbericht als „Katastrophen-Hochwasser“ bezeichneten gehören —, werden besonders zahlreiche schwere Hochwasser bei Breslau in den nächsten 50 Jahren nicht als unwahrscheinlich bezeichnet und im Anschluß daran die Nachteile und Gefahren des gegenwärtigen Zustandes beleuchtet.



Schmuckhof der neuen Badegebäude in Nauheim. Zierbrunnen aus Bronze nach dem Modell des Hrn. Bildhauer Jobst in Darmstadt.
Arbeiten der großherzoglichen keramischen Manufaktur zu Darmstadt auf der hessischen Landesausstellung 1908.

Hierbei wird auf die unmittelbaren Wirkungen (Ueberschwemmung eines Teiles der inneren Stadt, Einsturz eines großen Fabrikgebäudes, starke Gefährdung des Bartelnscheitnitzer Polders mit seinen wertvollen Anlagen und Baulichkeiten) und den hohen Stand des Hochwassers von 1903 hingewiesen, das am Oberpegel mit + 7,66 um 2 cm höher und am Unterpegel mit + 5.50 um nur 7 cm niedriger als das von 1854 gewesen ist, obwohl dieses ihm bezüglich der sekundlichen Abflußmenge erheblich überlegen gewesen war. Das Hochwasser von 1903 brachte 2400 cbm/Sek., das von 1854 dagegen nach Schätzungen aus dem Umfang der überströmten Gebiete gegen 3000 cbm/Sek.

Ferner wird als Folge der hohen Hochwasser die dauernde Vertiefung der Sohle des Strombettes im Unterwasser betrachtet — sie hat nach vorhandenen Peilungen in den letzten 10 Jahren rund 80 cm betragen —, die mit ihrer Zunahme für den Bestand der Ufermauern usw. immer bedrohlicher wird und auch die letzte Ursache des vor etwa 2 Jahren erfolgten Einsturzes des kgl Packhofes sein soll. Als ganz besonders schädlich wird auch der Umstand bezeichnet, daß wegen des stetigen Anwachsens des Hochwasserspiegels eine weitere Bebauung der jetzt noch dem Hochwasser zugänglichen Gelände nicht mehr gestattet werden könne und daß dadurch die gesunde Entwicklung der Stadt im Osten und Nordosten unterbunden wäre. Allein der letztere Grund empfehle schon die Aenderung der Hochwasserverhältnisse, und es werden als Mittel dazu, die rücksichtlich der Kosten und des gegenwärtigen Zustandes des Strombettes innerhalb der Stadtgrenzen allein in Frage kommen könnten, zwei Möglichkeiten bezeichnet: entweder die Herstellung einer Flutmulde durch das Schwarzwassertal in Verbindung mit einer kleineren Mulde nach dem Weidetal, oder die Herstellung einer großen Flutmulde vom oberen Schwarzwassertal nach dem Weidetal und die Ableitung der ganzen schädlichen Hochwassermenge durch das Weidetal.

Gegen die Benutzung des Schwarzwassertales wird angeführt, daß die Alte Oder von der Einmündung des Schwarzwassers bis zu ihrer Vereinigung mit der Oder unterhalb der Stadt in unerwünscht großer Weise belastet und die Oder von der Einmündung der Alten Oder ab in der früheren Weise beansprucht werden müßte, daß also dadurch die Frage der Absenkung des Hochwassers unterhalb der Wehre in der Stadt ungelöst bleiben und außerdem der neue Flutkanal in unmittelbarster Nähe der Stadt hinsichtlich der Ausnutzung der Gelände nicht wünschenswert sein würde.

Bei der Wahl des Weidetales könne dagegen die Oder von der Abzweigung der Flutmulde bis zur Mündung der Weide in die Oder erheblich abgesenkt und es könnten damit alle jetzt während und infolge der Hochwasser auftretenden Schäden beseitigt werden. Da auch das Weidetal in frühester Zeit bei Abführung der Hochwasser erheblich mehr als in den letzten Jahrhunderten beteiligt gewesen und, seiner Beschaffenheit nach, vorbehaltlich notwendiger, verhältnismäßig nicht allzu großer Aenderungen, auch jetzt dazu durchaus geeignet sei, auch ein Kostenvergleich für den Weg durch die Weide jedenfalls nicht erheblich größere finanzielle Opfer erfordere als für den durch das Schwarzwasser, glaube man, durch die Ableitung des Hochwassers durch das Weidetal die Breslauer Hochwasserfrage am zweckmäßigsten gelöst zu haben.

Dem Entwurf ist die Annahme zugrunde gelegt, daß die sekundliche Hochwassermenge von 1903 ungefährlich abgeführt werden kann, ohne daß dabei in der Stadt ein höherer Wasserstand (+ 7,08 a. O. P. und + 4,67 a. U. P.) eintritt, als er bei dem Hochwasser von 1891 erreicht wurde.

Das Hochwasser von 1903, das von den 4 größten Hochwassern des letzten Jahrhunderts das kleinste ist, wurde gewählt, weil über seinen Verlauf nach Größe und Menge die sichersten Aufzeichnungen vorhanden sind. Mit den baulichen Einrichtungen soll über das berechnete Maß hinausgegangen werden, sodaß auch größere Hochwasser ohne erhebliche Schäden abfließen können.

Aus der Skizze, Abbildung 1, sind diejenigen Wassermengen ersichtlich, die bei dem letzten Katastrophen-Hochwasser im Juli 1903 durch die verschiedenen Wasserläufe abgeflossen sind und die nach dem neuen Entwurf bei gleichen sekundlichen Hochwassermengen künftig dadurch abfließen sollen. Die eingetragenen Zahlen, von denen die auf das Hochwasser von 1903 sich beziehenden eingeklammert sind, geben die sekundliche Wassermenge in Kubikmetern an. Während also früher in der Strom-Oder

durch die Stadt selbst	1200 cbm
durch die Alte Oder	1050 „
und durch das Weidetal	200 „
abflossen, also zusammen	2450 cbm

sollen künftig nur 850 cbm in der Strom-Oder durch die Stadt,
530 „ durch die Alte Oder und
1070 „ durch das Weidetal,
zusammen wieder 2450 cbm gehen.

Die Abzweigung zum Weidetal — vergl. den Lageplan, Abbildung 2, der in kräftigen „ausgezogenen" Linien den Entwurf und in „gestrichelten, wagrecht anschraffierten" Linien die Grenzen des Ueberschwemmungsgebietes von 1903 im Osten und Nordosten der Stadt zeigt — ist etwa 5 km oberhalb der Stadt an das obere Ende des Schwarzwasser-Tales gelegt und es ist ohne Veränderung des eigentlichen Ufergeländes eine Mulde von der Schwarzwasser-Niederung oberhalb des Dorfes Schwoitsch nach der Weide geführt, die zur Abführung der fraglichen Wassermenge eine außergewöhnliche Breite hätte erhalten müssen, wenn der Wasserspiegel von 1903 beibehalten wäre. Mit Rücksicht auf die Kostenfrage soll die Breite der Mulde auf 500 m beschränkt und der Wasserstand an der Abzweigung etwas gehoben werden. Diese Anstauung hat bei Treschen, km 242, ihre größte Höhe mit 55 cm; sie verschwindet oberhalb etwa bei Margareth, km 235,5, und unterhalb etwa bei km 245. Zwecks Erhaltung eines möglichst großen Teiles der gewaltigen Oder-Ohle-Niederung als Aufspeicherungsraum für das Hochwasser ist die Anstauung des Wassers nicht durch Eindeichung der Oder, sondern durch Eingung des Hochwasser-Querschnittes der Oder, km 244, an der Abzweigung der Mulde durch einen von Süden nach Norden sich hinziehenden Damm auf dem linken Oder-Ufer bewirkt, der den Durchfluß des Hochwassers durch die Niederung sperrt.

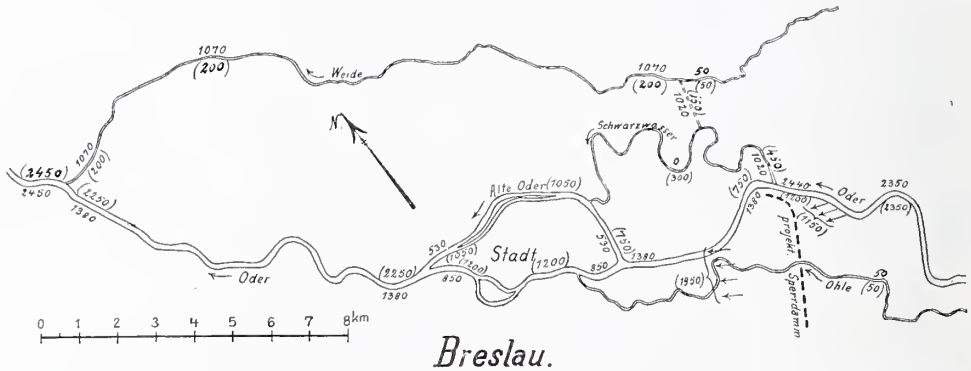


Abbildung 1. Uebersichtsplan der Oder bei Breslau und ihrer Zuflüsse mit Angabe der Wasserführung beim Hochwasser 1903 (eingeklammerte Zahlen in cbm/Sek.) und der geplanten Wasserverteilung.

Für die Gewinnung eines noch größeren Beckens zur Aufspeicherung wäre die Verschiebung des Sperrdammes nach unterhalb noch günstiger gewesen, doch hat davon abgesehen werden müssen, weil die Ueberleitung in die rechtsseitige, oberhalb des Schwarzwassers gelegene große Wiesenniederung dann nicht mehr genügend gesichert sein würde und leicht eine zu große Wassermenge der Stadt zufließen könnte. Zur Erhaltung der Durchströmung der unterhalb gelegenen Wiesen-Niederung und für den Ohle-Fluß selbst erhält der Sperrdamm 2 Durchlässe für 30 bezw. 50 cbm/Sek. Leistung, die bei höchstem Hochwasser verschlossen werden sollen.

Oberhalb des Sperrdammes, dessen Krone 2 m über den voraussichtlichen Hochwasserspiegel gelegt wird und der zugleich einen hochwasserfreien Verbindungsweg für die unterhalb am Damme gelegenen Ortschaften Ottwitz und Althofnass mit Breslau bildet, ist infolge Hebung des Hochwasserstandes eine Erhöhung und Verstärkung der anschließenden Deiche nötig. Außerdem sollen dort einige Ortschaften und Gehöfte durch Deiche geschützt, die der Ueberströmung und dem Durchfluß hinderlichen Deiche beseitigt, vorspringende Deichecken durch Zurücklegen der Deiche entfernt und eine der Ueberschwemmung preisgegebene Ortschaft (Pleischwitz) verlegt werden.

Unterhalb des Sperrdammes soll auf dem rechten Oderufer nur der Deich von der Schwarzwasser-Niederung bis Bischofswalde der Anstauung des Hochwasserspiegels und der vergrößerten Strömung entsprechend erhöht und gesichert werden; auf dem linken Oderufer soll der unmittelbar an den Sperrdamm stoßende Teil der Oder—

Ohle-Niederung, in dem die vorhandenen Deiche der Ortschaften Ottwitz, Altholnass und Neuhaus hochwasserfrei hergestellt werden, für die Ueberströmung durch das Hochwasser erhalten bleiben, dagegen der unterste Teil der Niederung bis zur Stadt mit den Ortschaften Gr.- und Kl.-Tschansch und den jetzt nicht hochwasserfrei liegenden Poldern Woliswinkel, Pirscham, Zedlitz und Morgenau durch

Abbildung 2. Lageplan von Breslau und Umgebung mit Eintragung der geplanten Anlagen für den Hochwasserschutz.

einen, längs der Oder zur Verbreiterung des Hochwasserbettes etwas landwärts gelegten Deich dem Hochwasser entzogen und der sicheren Bebauung freigegeben werden. Der Durchfluß der Ohle durch diesen Teil der Niederung bleibt durch Sperrschleusen gesichert.

Da, wie bereits gesagt, die durch die Stadt und um sie herum durch die Alte Oder abzuführende sekundliche Hochwassermenge sehr viel geringer sein soll, als die vom Jahre 1903, so wird auch der Hochwasserspiegel erheblich abgesenkt werden. Diese Senkung beginnt bei km 245 und beträgt an den Wehren in der Stadt, km 252,3, etwa 90 cm; ebenso groß soll auch die Absenkung im Unterwasser und im weiteren Laufe der Oder bis zur Mündung der Weide, km 267 der Oder, sein. (Die Absenkung von 90 cm an der Weidemündung, wo sich sämtliche Hochwassermassen wieder vereinigen und an der sekundlichen Abflußmenge gegen früher nichts geändert wird, muß auffallen, denn durch den Pannwitzer Polder zwischen Weide- und Lohe-Fluß, der gegenwärtig unabhängig vom vorliegenden Entwurf in einen Ueberlaufpolder von etwa 2 qkm Fläche umgebaut wird, kann sie in dieser Höhe nicht bewirkt sein.)

Infolge der bedeutenden Absenkung des Hochwasser-Spiegels in der Oder sind weder in der Stadt noch im

unteren Oderlauf bis zur Weidemündung Schutzmaßregeln nötig, abgesehen von einem Deich auf dem rechten Ufer der Alten Oder zwischen Fürsten-Brücke und Hundsfelder Chaussee-Brücke zum Schutz des unteren Schwarzwasser-Tales gegen Eindringen von Hochwasser aus der Alten Oder her.

Das Schwarzwassertal wird dem Hochwasser vollständig entzogen und dazu auch am oberen Ende an der Flutmulde nach der Weide durch einen Deich gesperrt, der ebenso wie der Schutzdeich an der Mündung des Schwarzwassers in die Alte Oder mit verschließbarem Siel versehen ist, um dem Schwarzwasser selbst und dem in der großen Wiesenniederung oberhalb der Mulde nach dem Weidetal nach Hochwassern zurückbleibenden Wasser Abfluß zu geben.

Die nach dem Weidetal abgezweigte 500 m breite Flutmulde ist mit hochwasserfreien Deichen eingefaßt. Das tiefer als das Schwarzwassertal liegende Weidetal macht die Anlage eines Abfallwehres im Ueberlauf nötig, das auf 200 m Breite beschränkt ist und eine Abschluß-Vorrichtung durch Schütze und bewegliche Griesständer erhalten soll. Gewöhnlich bleibt das Wehr geschlossen, und „erst bei Katastrophen-Hochwassern (solche, welche mehr als 1380 cbm Sek. abführen) muß es geöffnet und damit das Weidetal in Anspruch genommen werden".

Mit diesem Wehr ist eine Brücke zur Ueberführung der Chaussee Breslau – Gr. Nädlitz, die an der Kreuzung mit der Flutmulde verlegt werden soll, vereinigt.

Unterhalb des Wehres wird die Flutmulde wieder verbreitert und der rechtsseitige Deich im Weidetal am linken Ufer des Weideflusses rd. 1,5 km abwärts geführt, „um den Rückstau nach oberhalb möglichst zu vermeiden". —

(Schluß folgt.)

Vereine.

Vereinigung Berliner Architekten. 4. Ord. Versammlung am 3. Dez. 1908 unter Vors. des Hrn. Kayser.

Nachdem der Vorsitzende Hrn. Reg.-Bmstr. Breslauer als neues Mitglied der Vereinigung begrüßt hatte, ergriff Hr. Jansen das Wort zur „Vorführung und Erläuterung der Pläne für den Wettbewerb Groß-Berlin". Es handelte sich um die als Unterlagen für den Wettbewerb dienenden Pläne. Seinen Betrachtungen lag hauptsächlich der Gesamtplan im Maßstab 1 : 25000 zugrunde. Daß dieser schöne Plan in seiner Vollständigkeit zustande gekommen ist, kann als Verdienst der Vereinigung Berliner Architekten angesehen werden. Es ist durch seine Herstellung eine außerordentlich große Arbeit geleistet worden. Er umfaßt ein Gebiet von 2000 qkm. Leider war Hr. Heimann, der sich bei der Herstellung dieses Planes in erster Linie betätigt hat, durch Krankheit verhindert, die Erläuterungen selbst zu geben. Das, was auf dem Plan zu sehen ist, stellt nach Ansicht des Redners einen großen Uebelstand dar. Man sieht auf ihm die Bebauungspläne von 176 Gemeinden, zum größten Teil ohne Verständnis für hygienische und künstlerische Gesichtspunkte aufgestellt. Den Behörden kann der Vorwurf nicht erspart werden, daß sie nichts getan haben, um Berlin zu einer schönen Stadt zu gestalten. Im Gegensatz zu diesem Bild zeigt Hr. Jansen den Plan von Groß-Wien, den er als Ideal eines Großstadt-Planes hinstellt. Auch der Plan von London mit seinen vielen über das Stadtgebiet verstreuten Wald- und sonstigen freien Flächen ist besser, als derjenige von Berlin. Berlin nennt er den Parvenu unter den Großstädten. Redner schließt seine bemerkenswerten Ausführungen mit den Worten: „Aus dem Gewirr herauszukommen, ist sehr schwer. Die Architekten werden es versuchen, aber gelingen wird es kaum".

Dieser pessimistischen Anschauung kann Hr. Kayser nicht beipflichten. Er ist der Ueberzeugung, daß der bevorstehende Wettbewerb Groß-Berlin den Gemeinden die Augen öffnen wird darüber, wie Bebauungspläne praktisch und schön aufzustellen seien, und daß viele Gemeinden ihre bereits aufgestellten Bebauungspläne dann noch ändern werden. Es müsse erreicht werden, daß ein Staatsgesetz durchgeht, nach welchem in der Folge jede Gemeinde einen Teil ihres Geländes für öffentliche Anlagen freigeben muß. Hierdurch würde sehr viel gewonnen werden. Es müsse auch dahin gestrebt werden, daß die schönen Punkte der Umgebung Berlins während des Winters für den Verkehr offen bleiben, während jetzt der Winterverkehr ein sehr geringer sei.

In ähnlichem Sinne sprach sich Hr. Körte aus, der im übrigen die Behörden gegen die von Jansen erhobenen Vorwürfe in Schutz nimmt, indem er betont, daß bei der ungeahnten Entwicklung Berlins früher Niemand imstande gewesen sei, diejenige Vorsorge zu treffen, die heute nachträglich verlangt wird. — B.

Wettbewerbe.

Der Wettbewerb zur Erlangung von Skizzen für den Bau eines dritten Stadttheaters in Riga hat nur vorbereitenden Charakter, denn eine bestimmte Baustelle ist ihm nicht zugrunde gelegt. Das Theater soll die Eigenschaften eines modernen Volkstheaters mit 1800 Plätzen, darunter 2—300 Stehplätze, haben und eine tunlichst geringe Grundfläche erfordern. Die Bühne ist ohne Anlage einer Hinterbühne für Schauspiel, Oper und Konzert einzurichten. Ueber Stil, Material und Beteiligung eines Siegers an der Ausführung sind Angaben nicht gemacht. Maßstab der Zeichnungen 1 : 200. Ankäufe nicht preisgekrönter Skizzen für je 150 Rbl. Im Preisgericht befinden sich u. a. die Hrn. Arch. Bockslaff, Prof. Hoffmann, Arch. Mehlbart und Architekt Schmäling, sämtlich in Riga. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Kurhaus in Warnemünde wird von der Badeverwaltung unter den reichsdeutschen und im deutschen Reiche ansässigen Architekten zum 31. Mai 1909 erlassen. Es gelangen 3 Preise von 3000, 2000 und 1000 M. zur Verteilung. Der Ankauf dreier nicht preisgekrönter Entwürfe für je 500 M. ist vorbehalten. Unter den Preisrichtern befinden sich die Hrn Prof Martin Dülfer in Dresden, Baudir. G. Hamann und Baudir. P. Ehmig in Schwerin. Als Stellvertreter ist Hr. Landbmstr. Aug. Gaster in Doberan bestimmt. Unterlagen gegen 5 M., die zurückerstattet werden, durch die Badeverwaltung in Warnemünde. —

Wettbewerb Volksschulgebäude Oels. Das Raumprogramm für den Wettbewerb gibt lediglich an, daß der erweiterungsfähige Neubau für 1000—1200 Knaben zu planen und daß bei etwa 60 Köpfen auf die Klasse Lehrzimmer von verschiedener Größe und dazu alle anderen für ähnliche Anstalten erforderlichen Räume zu planen seien. Mit der Schule ist eine Turnhalle zu verbinden, die gleichzeitig als Festhalle dienen kann. Angaben über Bausumme, Material, Stil sind nicht gemacht; es ist lediglich erwähnt, daß der Entwurf „in einfacher, solider Architektur gehalten und den bescheidenen Verhältnissen einer kleineren Provinzialstadt entsprechen" soll. Angaben über den Maßstab und die Zahl der Zeichnungen fehlen; über die Rückerstattung der Auslagen für die Unterlagen ist auch nichts bemerkt. Nicht preisgekrönte Entwürfe können für 300 M. erworben werden. Die Beteiligung eines Siegers an der Ausführung scheint nicht in Aussicht genommen zu sein. Unter den Preisrichtern befinden sich die Hrn. Magistr.-Brt. Nathanson in Breslau, Stadtbrt. Oehlmann in Liegnitz und Stadtbrt. Glage in Königshütte in O.-Schl. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes für ein dem Reichsfiskus gehöriges Gelände in Danzig-Schellmühl, sowie für angrenzende Teile des Stadtbezirkes Danzig wird vom Vorstand des Westpreußischen Architekten- und Ingenieur-Vereins in Danzig zum 1. Mai d. J. erlassen. Das in Betracht kommende Gebiet des Reichsfiskus hat 70 ha Umfang; für die angrenzenden Teile des Stadtbezirkes Danzig kommt eine Fläche von etwa 100 ha zur Aufteilung. Es gelangen 3 Preise von 2500, 1500 und 800 M. zur Verteilung; zum Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe stehen 700 M. zur Verfügung. Unterlagen gegen 5 M. durch das städt. Vermessungsamt in Danzig, Rathaus. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen Zentralfriedhof für Lüdenscheid erhielt den I. Preis der Garten-Ing. J. P. Großmann in Leipzig; der II. Preis wurde den Garten-Arch. Jensen & Litzmann in Düsseldorf, der III. Preis den Garten-Arch. Hoddenkamp & Petznick in Essen an der Ruhr zugesprochen. —

Wettbewerb Brunnenanlage Düsseldorf. Hr. Ludwig Lony ist nicht Bildhauer, sondern Architekt. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Umgestaltung der Obertor-Straße in St. Johann a. S. liefen 48 Arbeiten ein. Die Preissumme von 4500 M. wurde in drei gleiche Preise von je 1500 M. zerlegt und diese wurden den Hrn. Architekten Fritz Zollinger in Dieburg (Hessen), Hans Bernoulli in Berlin und Fritz Hübinger in Darmstadt zuerkannt. Die Entwürfe der Hrn. Arch. Heinrich Stumpf in Darmstadt und Fritz Berger in Friedenau wurden zum Ankauf empfohlen. Sämtliche Entwürfe sind bis mit 2. Febr. d. J. im Rotenberg-Schulhause in St. Johann öffentlich ausgestellt. —

Inhalt: Arbeiten der Großherzoglichen keramischen Manufaktur zu Darmstadt auf der hessischen Landesausstellung 1908. — Hochwasserschutz für Breslau. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Arbeiten der Großherzoglichen keramischen Manufaktur zu Darmstadt.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

STMÄRKER-HOF DES HERRN LUDW. GÜTERMANN IN GUTACH IM BREISGAU. * ARCH.: RUDOLF SCHMID IN FREIBURG IM BREISGAU. * ANSICHT DES HERRENHAUSES. * *

DEUTSCHE * * BAUZEITUNG * * XLIII. JAHRGANG 1909 * * * NO. 9. * * *

Ansicht der Stirnseite mit vorgelagerter Veranda und Terrasse.

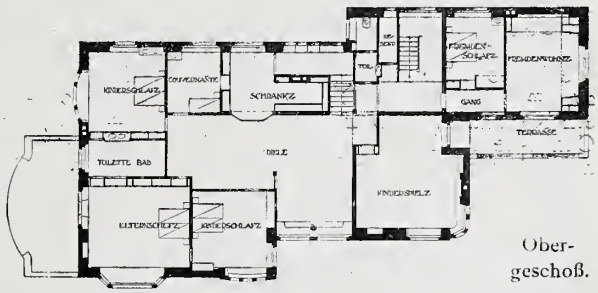
DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 9. BERLIN, DEN 30. JANUAR 1909.

Ostmärker-Hof des Herrn Ludwig Gütermann in Gutach im Breisgau.

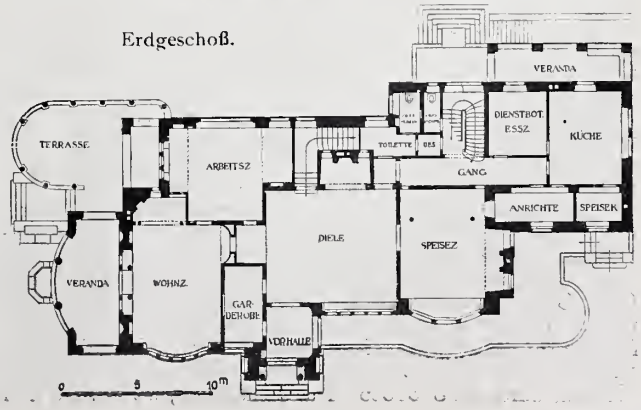
Architekt: Rudolf Schmid in Freiburg im Breisgau. Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 56 und 57.

Der badische Schwarzwald, das charakteristische und idyllische Höhen- und Waldgebiet im Südwesten des Reiches, eingebettet in den Winkel, den der Rhein nach seinem Verlassen des Bodensees bis zur Aufnahme des Neckar bildet, besitzt zwei Ortschaften, die den Namen Gutach führen. Die eine, berühmtere, durch den Maler Hasemann in die bildende Kunst eingeführte, von zahlreichen Dichtern besungene ist das langgestreckte Gutachtal mit dem Pfarrdorfe Gutach, das bei der Einmündung der Gutach in die Kinzig bei Hausach beginnt und vor dem bis zum Jahre 1810 württembergischen Städtchen Hornberg endet. Die Höhenränder dieses anmutigen, breiten Wiesentales, welche den Flußlauf zu beiden Seiten begleiten, sind mit den schönen Schwarzwaldhäusern besetzt, die in diesem malerischen Tal ihre eigenartigste Ausbildung erfahren haben. Es sind köstliche Schöpfungen einer streng auf das sachliche Bedürfnis gerichteten, die klimatischen und terrestrischen Eigentümlichkeiten der umgebenden Landschaft, die Lebens- und Arbeitsweise einer am Landbau und der Viehzucht Genüge findenden Bevölkerung berücksichtigenden und darum wahren Volkskunst. Kunst und Dichtung haben sie in gleicher Weise gefeiert und besungen. „Gelegenheiten“ werden die Höfe, deren Mittelpunkt das Haus ist, genannt, wenn sie groß genug sind, eine Familie zu ernähren, also Gelegenheit geben zum Heiraten. Naturmenschen sind es, die sie bewohnen. Der gemütvolle Pfarrer Heinrich Hansjakob in Freiburg, ein Volksschriftsteller von seltener Treue und Anhänglichkeit an die Scholle, hat diese Naturmenschen in einem Bande seiner anziehenden Schriften „Wilde Kirschen“ genannt, „weil die

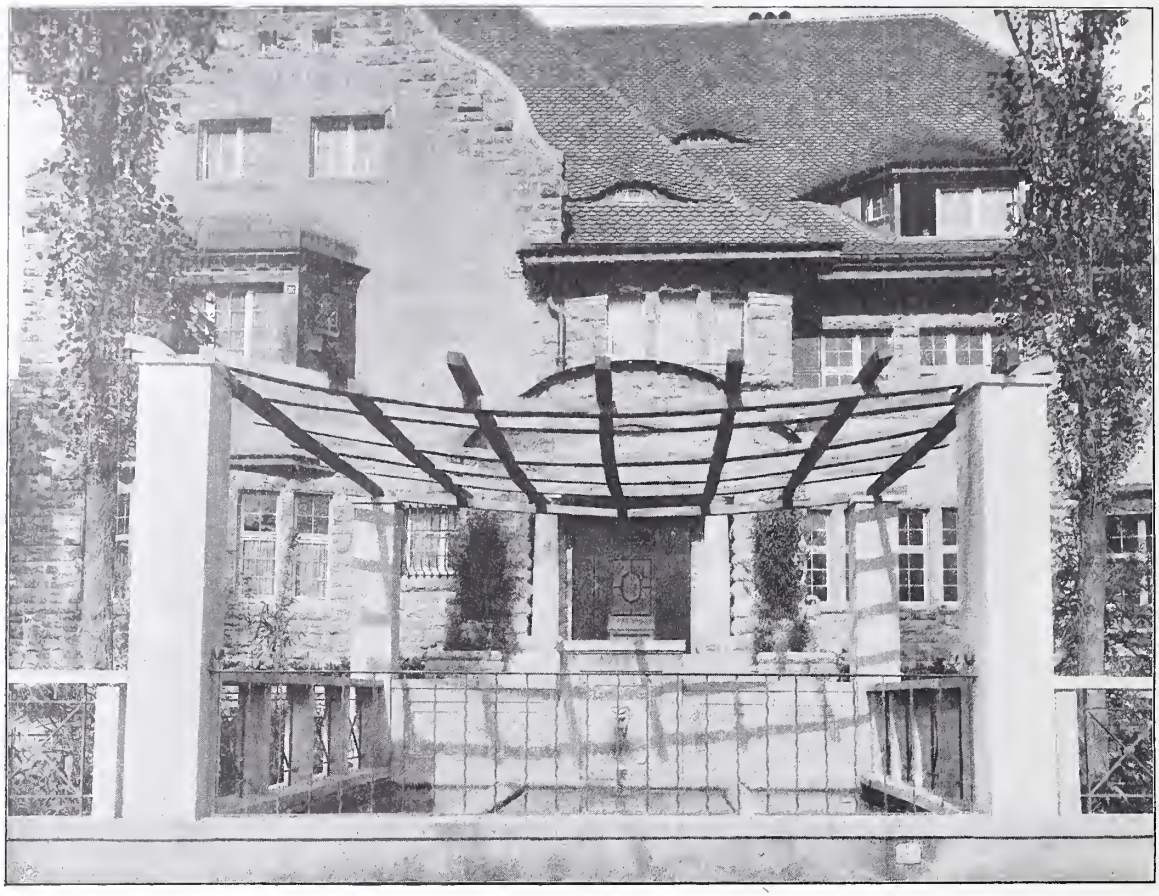


Obergeschoß.

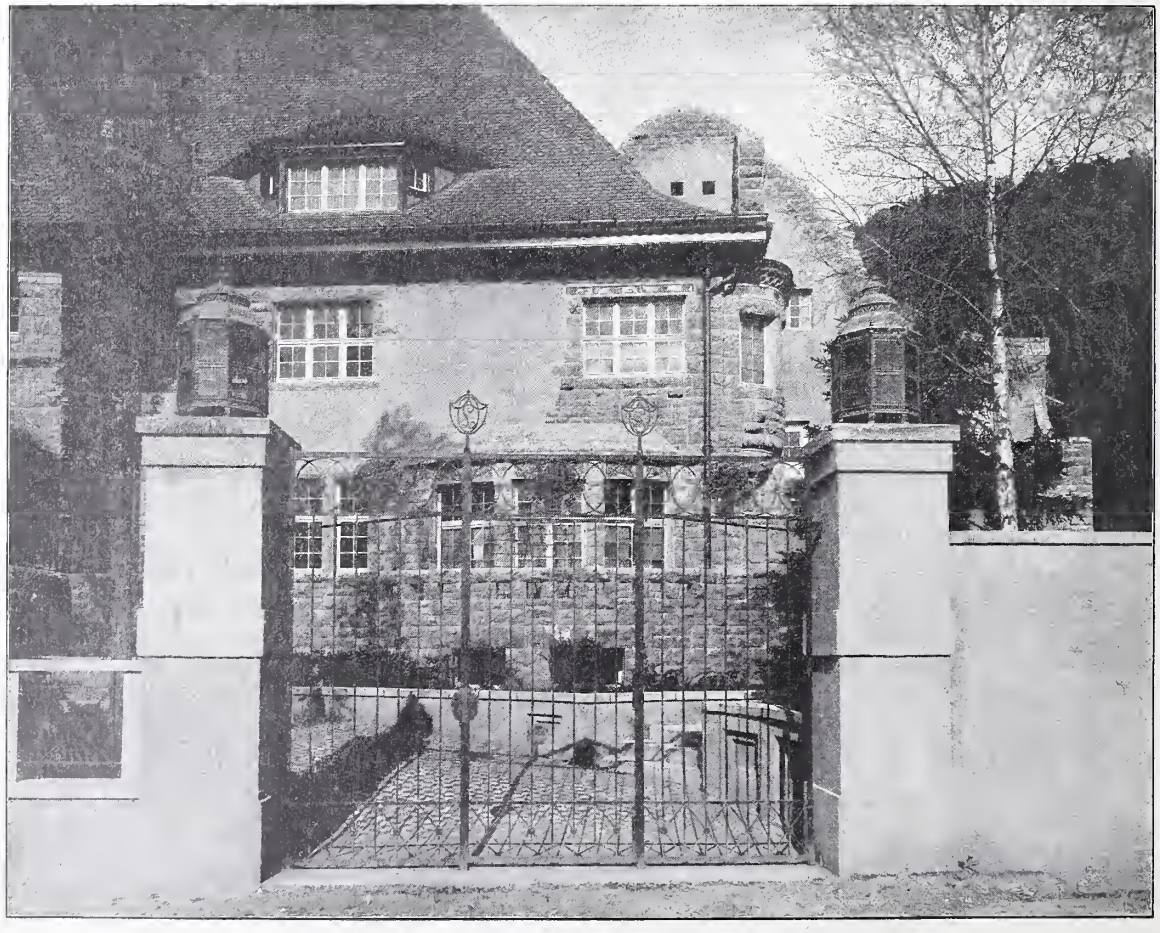
Erdgeschoß.



Was weiter die Ausspülung der Flußsohle im Unterwasser als eine Folge der hohen Hochwasser betrifft, so dürfte damit die vielfach beobachtete Tatsache im Widerspruch stehen, daß sich Ausspülungen und Auskolkungen der Flußsohle im Unterwasser der Oder regelmäßig nach länger anhaltendem Niedrigwasser ausbilden, hohe Hochwasser aber



Ansicht des Haupteinganges mit linkem Gebäudeteil (Wohnzimmer).



Ansicht der Einfahrt mit rechtem Gebäudeteil (Speisezimmer).

Ostmärker-Hof des Herrn Ludwig Gütermann in Gutach im Breisgau. Architekt: Rudolf Schmid in Freiburg im Breisgau.

stets große Sandmassen hineinschwemmen. Hieran Erörterungen zu knüpfen, würde zu weit führen, doch sei anschliessend noch bemerkt, daß auch an dem Einsturz des Packhofes in Breslau die Hochwasser entgegen der Ausführung des Erläuterungsberichtes unschuldig sein dürften, weil die Erklärung näher liegt, daß durch unmittelbar vorher einge-

Ansicht des Küchenbaues mit vorgelagerter gedeckter Veranda.

Ansicht der Rückfassade mit Arbeitszimmer und Dielentreppe.

Ostmärker-Hof des Herrn Ludwig Gütermann in Gutach im Breisgau. Architekt: Rudolf Schmid in Freiburg im Breisgau.

tretene gewaltige Eisversetzungen in dem Oderarm vor dem Packhof eine tiefe Auskolkung des Flußbettes längs der wenig tief gegründeten Packhofsmauer und eine Unterspülung dieser veranlaßt ist, die dann zum Einsturz führte.

Der Grund, durch die Umleitung des schädlichen Hochwassers durch das Weidetal die gesunde Entwicklung der Stadt nach Osten und Nordosten zu ermöglichen, hat etwas Bestechendes. Betrachten wir aber den Lageplan, Abbildung 2 in No. 8, in den das ungefähre Bild des Schwarzwasser-Projektes mit einer Ableitung nach dem Weidetal durch senkrechte Schraffur bezeichnet ist, etwas näher, so finden wir, daß das Schwarzwasser-Projekt nach Osten hin genau die gleichen Vorteile bietet, weil die Veränderungen in der Oder-Ohle-Niederung unberührt bleiben und auch beim Schwarzwasser-Projekt in ganzem Umfang durchgeführt werden müßten. Nur nach Nordosten hin käme in Betracht, daß die Schwarzwassermulde für sich eine Fläche von etwa 160 ha in Anspruch nimmt, im übrigen aber in Verbindung mit der ebenfalls hochwasserfrei eingedeichten kleinen Mulde nach dem Weidetal auch nach dieser Richtung ohne weitere Maßnahmen das übrige Gelände in gleichem Umfang zur Bebauung frei gibt und für die Entwicklung der Stadt auch nach Nordosten für das nächste Jahrhundert und wohl darüber hinaus kein Hindernis bietet. Bei Abwägung des hier entstehenden Vor- und Nachteiles treten die finanziellen Fragen in den Vordergrund, die auszuspinnen nicht im Rahmen dieses Artikels liegt.

Ziehen wir zum Schluß einen Vergleich zwischen den Vor- und Nachteilen beider Projekte, so kommen wir zu dem Ergebnis, daß sich bei dem Weide-Projekt sehr viele Nachteile gezeigt haben, die das Schwarzwasser-Projekt ganz vermeidet, und daß einen wesentlichen Teil der als ihm eigen bezeichneten Vorteile auch das Schwarzwasser-Projekt bietet. Wenn aber das Weide-Projekt wirklich in einer oder der anderen Hinsicht dem Schwarzwasser-Projekte ein wenig überlegen sein sollte, bliebe immer zu überlegen, ob die nachgewiesenen Nachteile dies nicht schon mehr als ausgleichen, und ob die bei dem Weide-Projekt zu erwartenden Mehrkosten von mindestens 2 Millionen Mark seine Wahl rechtfertigen könnten.

Breslau, im Dezember 1908. Wannovius.

Ueber Architektenkammern. *)

Vortrag des Hrn. Kammergerichtsrates Dr. Boethke, gehalten in der „Vereinigung Berliner Architekten" am 7. Januar 1909.

I Einleitung.

Es ist eine kaum wegzuleugnende Tatsache, daß durch die moderne Bauweise die Städte und ländlichen Ortschaften unseres Vaterlandes nicht verschönt werden. Ich bin nicht sachverständig genug, um selbst beurteilen zu können, woran das liegt. Ich glaube jedoch, als die Meinung der hier versammelten Sachverständigen hinstellen zu können, daß die moderne im Wesen der Neuzeit begründete Massenproduktion und die damit verbundene Entwertung des Standes der künstlerisch arbeitenden Architekten die Hauptschuld an dem Uebelstande trägt. Es sind viele Mittel vorgeschlagen und versucht worden, um den Mißständen ein Ende zu bereiten. Das Hauptmittel scheint mir aber das zu sein, den Stand der Architekten wieder an die Stelle in Kunst und Leben zu rücken, die ihm gebührt. Ist man doch nicht nur beim Publikum sondern auch bei Behörden meist völlig im Unklaren darüber, was der Architekt beim Bau zu bedeuten hat und wie wichtig seine Mitwirkung ist.

Die moderne Massenproduktion bringt es mit sich, daß im Bauwesen die wunderlichsten Blüten getrieben werden. Der eigentliche Architekt wird ausgeschaltet, oder er sinkt doch oft zum Angestellten des Unternehmers herab, während er Derjenige sein muß, der als geistiger Urheber des Baues und als Vertrauensmann des Bauherrn selbständig dafür sorgt, daß sein Werk seinen Absichten entsprechend ausgeführt wird.

Neben den wahren Architekten hat sich ein förmlicher Stand falscher Architekten gebildet von Leuten, die zwar bauen, die aber mit Architektur nichts gemein haben. Dem bauenden Publikum fehlt jede Möglichkeit, die wahren von den falschen Architekten zu unterscheiden. Architekt darf sich jeder nennen und nennen sich auch viele, die nicht den geringsten Beruf dazu haben. Die Begriffe Architekt, Handwerksmeister und Unternehmer werden als gleichbedeutend betrachtet.

Ein wirklich durchgreifendes Mittel zur Beseitigung der Mißstände sehe ich nur darin, daß dem Architektenstande eine auf öffentlich-rechtlicher Grundlage beruhende Organisation gegeben wird, durch die der Architektenstand nicht nur in das richtige Verhältnis zu anderen Ständen gebracht, sondern durch die er auch in die Lage gesetzt wird, seine Standesangelegenheiten und seine Beziehungen zu Publikum und Behörden autonom zu regeln. Durch private Vereinstätigkeit Gleiches zu erreichen, halte ich für unmöglich.

Die hiernach zu schaffenden Organisationen sind die Architektenkammern, deren Einrichtung schon seit längerer Zeit in Wort und Schrift angestrebt wird.[1]) Der Gedanke, einen Berufsstand öffentlich-rechtlich zu organisieren, ist nicht neu. Es gibt schon eine Reihe bedeutender, auch sogen. reier Berufe, die in dieser Weise organisiert sind, und deren Organisation auf das vortrefflichste wirkt. Ich möchte sagen, es ist der Zug der Zeit, die Berufsstände in dieser Weise zusammenzufassen und man geht wohl nicht fehl, wenn man sagt, daß auf solchen Organisationen sich in Zukunft vielleicht das gesamte öffentliche Leben, z. B. das politische Wahlrecht, aufbauen wird. Ich denke hierbei an einen Satz in der kaiserlichen Botschaft vom 17. November 1881, durch welche die Arbeiter-Versicherungs-Gesetzgebung eingeleitet wurde. Dort heißt es: „Der engere Anschluß an die realen Kräfte des Volkslebens und das Zusammenfassen letzterer in der Form korporativer Genossenschaften unter staatlichem Schutz und staatlicher Förderung werden, wie wir hoffen, die Lösung auch von Aufgaben möglich machen, denen die Staatsgewalt allein in gleichem Umfange nicht gewachsen sein würde". Deshalb sollten auch die Architekten nicht zögern, eine öffentlich-rechtliche Organisation anzustreben, damit sie im Wettkampf der Stände nicht in die zweite Stelle rücken. Ob im übrigen eine Organisation der Architektenschaft vom Standpunkte des Fachmannes aus nötig und nützlich sein würde, ist nicht Sache meiner Beurteilung. Das muß ich den Beteiligten selbst überlassen. Meine Aufgabe kann es nur sein, die rechtlichen Grundlagen zu erörtern, welche für die Bildung von Architektenkammern maßgebend sind.

II. Die bestehenden Berufskammern.

Gestatten Sie mir zunächst, die bestehenden Berufskammern einer kurzen Erörterung zu unterziehen.

1. Handelskammern. Der Handelsstand ist in vielen Beziehungen bahnbrechend gewesen, so auch auf dem Gebiete der Berufs-Organisationen. Handelskammern bestehen in Preußen bereits seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Sie beruhen zurzeit auf dem Gesetz vom 18. August 1897. Um den Zweck und die Aufgaben der Handelskammern Ihnen darzulegen, seien einige Paragraphen aus dem Gesetz angeführt:

„§ 1. Die Handelskammern haben die Bestimmung, die Gesamt-Interessen der Handel- und Gewerbetreibenden ihres Bezirkes wahrzunehmen, insbesondere die Behörden in der Förderung des Handels und der Gewerbe durch tatsächliche Mitteilungen, Anträge und Erstattung von Gutachten zu unterstützen.

§ 38. Sie sind befugt, Anstalten, Anlagen und Einrichtungen, die die Förderung von Handel und Gewerbe, sowie die technische und geschäftliche Ausbildung, die Erziehung und den sittlichen Schutz der darin beschäftigten Gehilfen und Lehrlinge bezwecken, zu begründen, zu unterhalten und zu unterstützen.

§ 41. Börsen und andere für den Handelsverkehr bestehende öffentliche Anstalten können unter die Aufsicht der Handelskammer gestellt werden.

§ 42. Die Handelskammern sind befugt, Dispacheure und solche Gewerbetreibende der im § 36 der Reichs-Gewerbe-Ordnung bezeichneten Art, deren Tätigkeit in das Gebiet des Handels fällt, öffentlich anzustellen und zu beeidigen."

So werden z. B. Bücherrevisoren von den Handelskammern öffentlich angestellt und beeidigt. Das hat u. a. die Wirkung, daß die Gerichte bei der Auswahl von Sachverständigen diese Bücherrevisoren vorzugsweise zu berücksichtigen haben.

Mitglied der Handelskammer ist nicht jeder Kaufmann, sondern nur eine beschränkte Zahl von Kaufleuten, die von den Standesgenossen gewählt werden. Die Bezirke der Handelskammern werden vom Handelsminister bestimmt. Die Handelskammern haben Selbstverwaltung. Sie wählen einen Vorstand und setzen die aufzubringenden Beiträge fest. Diese werden von den Handeltreibenden wie öffentliche Lasten, also nötigenfalls zwangsweise, eingezogen. Die Handelskammern haben öffentlich-rechtliche, ja sogar teilweise obrigkeitliche Befugnisse. Es liegt

*) Anmerkung der Redaktion. Eine Zeitschrift, die einer freien und unparteiischen Aussprache über wichtige Fragen des Fachgebietes die Spalten öffnet, stimmt nicht dadurch ohne weiteres dem Inhalt einer Abhandlung zu, daß sie diese aufnimmt. Gegenüber den vorstehenden Ausführungen gestatten wir uns, uns die Aeußerung einer eigenen Ansicht vorzubehalten.

[1]) Vergl. Dtsch. Bauztg. 1905 No. 100 S. 606. Zentralbl. d. Bauverw. 1909 No. 4 S. 24. Wochenschr. d. Architekt.-Ver. z. Berlin 1909 No. 4 S. 16.

deshalb auf der Hand, daß der Staat sie nicht frei schalten und walten lassen kann, daß er sie vielmehr seiner Aufsicht unterstellen muß. Diese Staatsaufsicht wird vom Handelsminister ausgeübt. Gegen eine Anzahl von Anordnungen der Handelskammer ist überdies die Anfechtung im Verwaltungsstreitverfahren (Bezirksausschuß, Ober-Verwaltungsgericht) zugelassen.

Eine Ehrengerichtsbarkeit wird von den Handelskammern nicht ausgeübt; ein Anklang an eine solche Gerichtsbarkeit besteht aber insofern, als Mitglieder der Handelskammer unter Umständen aus der Handelskammer ausgeschlossen werden können. Ueber die nicht zur Handelskammer gehörigen Kaufleute hat die Handelskammer keinerlei ehrengerichtliche Befugnisse.

2. Landwirtschaftskammern. Ein zweiter großer Erwerbsstand ist die Landwirtschaft. Diese ist durch das Gesetz vom 30. Juni 1894 in Preußen korporativ organisiert. Zweck der Landwirtschaftskammern ist die korporative Organisation des landwirtschaftlichen Berufsstandes. Sie haben die Bestimmung, die Gesamt-Interessen der Land- und Forstwirtschaft ihres Bezirkes wahrzunehmen, zu diesem Behuf alle auf die Hebung der Lage des ländlichen Grundbesitzes abzielenden Einrichtungen, insbesondere die weitere korporative Organisation des Berufes der Landwirte, zu fördern. Ferner haben sie die Verwaltungsbehörden bei allen die Land- und Forstwirtschaft betreffenden Fragen durch tatsächliche Mitteilungen und Erstattung von Gutachten zu unterstützen. Außerdem haben sie den technischen Fortschritt der Landwirtschaft durch zweckentsprechende Einrichtungen zu fördern. Schließlich ist ihnen die Mitwirkung bei der Verwaltung und den Preisnotierungen der Produktenbörsen sowie der Märkte überlassen.

Wie bei den Handelskammern ist nicht jeder Angehörige des Landwirtschaftsstandes Mitglied der Landwirtschaftskammer, sondern es werden Vertreter gewählt, welche die Landwirtschaftskammer bilden. Die Landwirtschaftskammern bestehen in der Regel für den Bezirk einer Provinz. Das aktive Wahlrecht wird von den Kreistagen der Provinz ausgeübt; jedoch kann die Landwirtschaftskammer beschließen, daß das Wahlrecht den Landwirten selbst übertragen wird. Zum Mitglied der Landwirtschaftskammer kann jeder Landwirt gewählt werden, der wenigstens eine selbständige Ackernahrung bewirtschaftet. Die Verwaltung ist ähnlich wie die der Handelskammer geregelt. Die Staatsaufsicht wird vom Minister für Landwirtschaft ausgeübt. Die Landwirtschaftskammer übt keinerlei Ehrengerichtsbarkeit aus.

3. Handwerkskammern. Die Handwerkskammern unterscheiden sich von den bisher erörterten Kammern vor allem dadurch, daß sie für das ganze Reich eingeführt sind. Sie bestehen seit etwa 10 Jahren und sind durch die Reichs-Gewerbeordnung geregelt. Sie haben die Interessen des Handwerks zu vertreten; insbesondere liegt ihnen ob:

1. Nähere Regelung des Lehrlingswesens,
2. Staats- und Gemeindebehörden in der Förderung des Handwerks durch tatsächliche Mitteilungen und Erstattung von Gutachten zu unterstützen, welche die Verhältnisse des Landvolkes berühren.
3. Bildung von Prüfungs-Ausschüssen zur Abnahme der Gesellenprüfung.

Die Handwerkskammern sind ferner befugt, Veranstaltungen zur Förderung der gewerblichen, technischen und sittlichen Ausbildung der Meister, Gesellen und Lehrlinge zu treffen, sowie Fachschulen zu errichten und zu unterstützen. Es ist weiter bestimmt, daß die Innungen und Innungs-Ausschüsse verpflichtet sind, den von den Handwerkskammern innerhalb ihrer Zuständigkeit erlassenen Anordnungen Folge zu leisten. Also auch hier obrigkeitliche Befugnisse!

Mitglied der Kammer sind nicht alle Handwerker, sondern nur eine gewisse Anzahl gewählter Vertreter. Der Bezirk der Handwerkskammer wird für jeden Fall besonders bestimmt.

Das aktive Wahlrecht steht den Handwerker-Innungen sowie den Gewerbe-Vereinen und sonstigen Vereinen zu, die die Förderung der gewerblichen Interessen des Handwerkes verfolgen und mindestens zur Hälfte aus Handwerkern bestehen. Wählbar sind alle Handwerksmeister, die die Befugnis zur Anleitung von Lehrlingen haben. Auch den Handwerkskammern steht volle Selbstverwaltung zu. Ihre Kosten werden von den Gemeinden oder weiteren Kommunalverbänden ihres Bezirkes getragen. Diese können die Kosten auf die beteiligten Handwerker umlegen. Die Staatsaufsicht wird in Preußen gewöhnlich vom Regierungspräsidenten ausgeübt. Ehrengerichtsbarkeit steht der Handwerkerkammer nicht zu.

4. Anwaltskammern. Während durch die bisher erörterten Kammern drei große, sogen. Erwerbsstände organisiert sind, komme ich jetzt zu drei Ständen, die nicht in erster Linie dem Erwerbszwecke dienen und welche von ihren Angehörigen eine besondere wissenschaftliche Vorbildung verlangen. Es sind dies die Stände der Rechtsanwälte, Aerzte und Apotheker.

Die Rechtsanwälte sind, wie die Handwerker, durch Reichsgesetz zu einer Berufskammer zusammengeschlossen. Die Anwaltskammern bestehen seit dem 1. Oktober 1879 und sind durch das Reichs-Gesetz vom 1. Juli 1878 geregelt. Ihre Aufgaben sind:

1. die Aufsicht über die den Mitgliedern der Kammer obliegenden Pflichten zu üben und die ehrengerichtliche Strafgewalt zu handhaben;
2. Streitigkeiten unter den Mitgliedern auf Antrag zu vermitteln;
3. Streitigkeiten aus dem Auftragsverhältnis zwischen einem Mitgliede der Kammer und dem Auftraggeber auf Antrag des letzteren zu vermitteln;
4. Gutachten an die Landes-Justizverwaltung und an die Gerichte zu erstatten.

Mitglied der Anwaltskammer sind sämtliche Rechtsanwälte des Bezirkes. Der Bezirk der Anwaltskammer fällt mit dem des Oberlandesgerichtes zusammen. Die Anwaltskammern führen ihre laufende Verwaltung durch den Vorstand. Die von den einzelnen Mitgliedern zu entrichtenden Beiträge werden von ihr selbst bestimmt; doch können sie nicht, wie bei den Handels- und Landwirtschaftskammern, zwangsweise beigetrieben werden. Ein Mitglied, das seiner Beitragspflicht nicht genügt, kann aber im ehrengerichtlichen Wege belangt werden. Die Staatsaufsicht wird vom Präsidenten des Oberlandesgerichtes ausgeübt.

Den Anwaltskammern steht eine Ehrengerichtsbarkeit über ihre Mitglieder zu. Ein bestimmter Ehrenkodex ist nicht aufgestellt. Es heißt vielmehr einfach im § 62 der Rechtsanwaltsordnung: „Ein Rechtsanwalt, der die ihm obliegenden Pflichten verletzt, hat die ehrengerichtliche Bestrafung verwirkt". Worin die Pflichten des Rechtsanwaltes bestehen, sagt § 28: „Der Rechtsanwalt ist verpflichtet, seine Berufstätigkeit gewissenhaft auszuüben und durch sein Verhalten in Ausübung des Berufes sowie außerhalb des Berufes sich der Achtung würdig zu zeigen, wie sein Beruf es erfordert". Die ehrengerichtlichen Strafen sind Warnung, Verweis, Geldstrafe bis zu 3000 M., Ausschließung aus der Rechtsanwaltschaft. Das Ehrengericht besteht aus fünf Mitgliedern des Vorstandes. In zweiter Instanz wirkt der Ehrengerichtshof beim Reichsgericht in Leipzig, der aus dem Reichsgerichtspräsidenten, drei anderen Mitgliedern des Reichsgerichtes und drei Rechtsanwälten beim Reichsgericht besteht. In dem Verfahren wirkt die Staatsanwaltschaft beim Oberlandesgericht und die beim Reichsgericht mit. Durch die Rechtsprechung der Ehrengerichte sind die Pflichten der Rechtsanwälte im Laufe der Zeit im einzelnen festgelegt worden. Die Entscheidungen des Ehrengerichtshofes in Leipzig werden zum größten Teil abgedruckt und so sämtlichen Rechtsanwälten und allen übrigen, die es angeht, bekannt gemacht.

5. Aerztekammern. Die preußischen Aerztekammern beruhen auf einer königlichen Verordnung vom Jahre 1887 und sind durch das Gesetz vom 25. Nov. 1899 weiter ausgebildet. Ihr Zweck ist Wahrung der ärztlichen Berufs- und Standesinteressen und Erörterung aller Angelegenheiten der öffentlichen Gesundheitspflege, ferner Ausübung der Ehrengerichtsbarkeit. Sie bestehen in der Regel für den Bezirk einer Provinz. Mitglied der Kammer ist nicht jeder Arzt, vielmehr werden die Mitglieder der Kammer von den Aerzten des Bezirkes gewählt. Wählbar sind ebenfalls nur Aerzte. Die Verwaltung wird von einem Vorstande und von der Kasse der Aerztekammer geführt.

Die Aerztekammern üben eine Ehrengerichtsbarkeit aus, ähnlich der der Anwaltskammern. Es ist jedoch ein Ausschluß aus dem Aerztestande nicht vorgesehen, weil dies nach den Bestimmungen der Reichs-Gewerbeordnung unzulässig ist. Das Ehrengericht besteht aus vier Mitgliedern der Aerztekammer und einem Richter. In höherer Instanz entscheidet ein Ehrengerichtshof in Berlin, der aus dem Direktor der Medizinal-Abteilung des Kultusministeriums als Vorsitzenden und sechs Aerzten besteht. Die Tätigkeit der Staatsanwaltschaft wird von einem Kommissar des Oberpräsidenten ausgeübt.

6. Apothekerkammern. Die Apothekerkammern beruhen auf der königlichen Verordnung vom 2. Februar 1901. Ihr Zweck ist Erörterung aller Fragen und Angelegenheiten, welche den Apothekerberuf und die Arzneiversorgung betreffen, oder auf die Wahrnehmung und Vertretung der Standesinteressen der Apotheker gerichtet sind. Sie werden für den Bezirk einer Provinz ein-

gerichtet. Mitglieder der Apothekerkammern sind gewählte Vertreter; das aktive Wahlrecht steht den Apothekern des Bezirkes zu. Die Verwaltung ist ähnlich der der Aerztekammern, die Staatsaufsicht wird vom Oberpräsidenten ausgeübt. Eine Ehrengerichtsbarkeit steht den Apothekerkammern nicht zu, oder doch nur in begrenztem Maße. Nach § 4 der genannten Verordnung ist Apothekern, welche die Pflichten ihres Berufes in erheblicher Weise oder wiederholt verletzen, oder sich durch ihr Verhalten der Achtung, welche ihr Beruf erfordert, unwürdig gezeigt haben, durch Beschluß des Vorstandes der Apothekerkammern das Wahlrecht und die Wählbarkeit dauernd oder auf Zeit zu entziehen. Gegen einen derartigen Beschluß steht dem Betroffenen die Beschwerde an den Minister der Medizinal-Angelegenheiten zu.

7. Andere Berufskammern. Eine Anzahl anderer Berufsstände strebt die Einrichtung einer Standes-Organisation an, z. B. die Tierärzte, Journalisten und Privatbeamten. Ferner unterliegt zurzeit ein Gesetzentwurf, betreffend die Arbeitskammern, der Prüfung der gesetzgebenden Körperschaften. Diese Arbeitskammern (nicht Arbeiterkammern) sollen aber nicht den Zweck haben, eine Standesvertretung der Arbeiter einzuführen, vielmehr sollen sie nur dazu berufen sein, gewisse gemeinsame Angelegenheiten der Arbeiter und Arbeitgeber paritätisch zu regeln.

III. Organisation der Architektenkammern.

1. Im allgemeinen. Wenn man nun fragt, welcher der besprochenen Berufskammern die Architektenkammern nachgebildet werden sollen, so scheiden die Handels-, Landwirtschafts- und Handwerkerkammern im wesentlichen aus. Wenngleich die Architekten mit dem Erwerbsleben in innigster Berührung stehen, so ist ihr Beruf doch dem der Rechtsanwälte und Aerzte ähnlicher. Gleich wie diese üben sie eine Vertrauensstellung aus. Für die Ausübung ihres Berufes sollen nicht ihre eigenen Erwerbsinteressen in erster Linie maßgebend sein, sondern die Architekten verfolgen auch höhere Interessen der Kunst. Demgemäß werden sich die Architektenkammern mehr den Anwalts- und Aerztekammern zu nähern haben; namentlich wird ihnen eine Ehrengerichtsbarkeit zuzuweisen sein.

2. Mitgliedschaft. Begriff des Architekten. Eine große Schwierigkeit bei dieser Errichtung bildet die Frage, wer denn eigentlich Mitglied der Architektenkammern sein soll oder nicht. Für nebensächlich sehe ich hierbei die Frage an, ob alle Mitglieder des Standes wie bei den Anwaltskammern der Berufskammer angehören sollen oder nur gewählte Vertreter wie bei den Aerztekammern. Ich möchte das erstere vorschlagen;[1]) einerseits, weil die Zahl der Architekten nicht so groß ist wie die der Aerzte, und anderseits, weil gewisse praktische Ziele damit besser erreicht werden. Schwieriger zu lösen ist aber die Frage, wer denn eigentlich Architekt ist und welche Personen demgemäß den Architektenkammern zu unterstellen sind. Daß für die Frage, wer Architekt ist, nicht die Tatsache maßgebend sein kann, daß sich jemand Architekt nennt, liegt auf der Hand. Bisher hat die Rechtsprechung sich mit dem Begriff „Architekt“ noch nicht sehr viel zu beschäftigen gehabt, wiewohl immerhin verschiedene Gesetze und Verordnungen die Architektur behandeln. Ich habe vor einigen Jahren in diesem Vereine einen Vortrag gehalten über die Versicherungspflicht der Angestellten der Architekten[2]). Bei dieser Gelegenheit mußte ich den Begriff „Architekt“ erörtern. Ich habe sodann in der „Deutschen Juristenzeitung“[3]) einen kurzen Aufsatz über diesen Begriff veröffentlicht und zwar bot mir den Anlaß hierzu eine Entscheidung des Kammergerichtes, in der ein akademisches Studium als Voraussetzung für den Begriff des Architekten bezeichnet wurde. Ich bin dieser Auffassung entgegengetreten und gestatte mir, das, was ich damals geschrieben habe, teilweise hier wiederzugeben:

„Hiernach ist Architekt derjenige, der in selbständiger Tätigkeit und in einer vom Geiste der Kunst erfüllten Weise Hochbauten entwirft, je nach Lage der Sache auch die Ausführung leitet und überwacht. Unerheblich ist es m. E., welche Ausbildung der Architekt genossen hat. Es ist nicht ausgeschlossen und auch vorgekommen, daß Jemand sich auf praktischem Wege ohne systematisches höheres Studium zu hervorragender künstlerischer Bedeutung emporgerungen hat. Die Regel ist allerdings die, daß nur der Besuch einer Hochschule wie überhaupt eine höhere allgemeine Bildung die Fähigkeit zur richtigen Ausübung des Architektenberufes gibt. Ein Staats-Examen ist (anders wie beim Arzt und Rechtsanwalt) nicht zu erfordern, wiewohl viele Architekten ein solches abgelegt haben.“

Ich glaube, an diesem Begriff auch jetzt festhalten zu müssen, wiewohl ich nicht verkenne, daß der festgestellte Begriff nicht für alle Fälle paßt; und es wird auch zu erwägen sein, ob der Begriff im Sinne eines Gesetzes über Architektenkammern nicht noch weiter zu fassen sein wird. Es kann z. B. in Frage kommen, ob nicht auch Staats-Architekten zu den Architektenkammern zuzulassen sind. Bei den Staatsarchitekten fehlt das Merkmal der Selbständigkeit. Sie üben ihr Amt nicht in eigenem Namen und nicht für eigene Rechnung, sondern im Namen und für Rechnung des Staates aus. Dasselbe gilt von den Architekten der Städte und sonstiger Kommunalverbände. Es kann auch erwogen werden, ob nicht in einem gewissen Umfang Angestellte von Architekten, die hervorragende Leistungen aufweisen, ferner Hochschul- und Baugewerkschul-Lehrer, Redakteure architektonischer Zeitungen, zur Architektenkammer heranzuziehen sind. Das sind indessen Einzelfragen, auf die ich jetzt nicht näher eingehen kann. —

(Fortsetzung folgt.)

[1]) In den nachfolgenden Erörterungen ist stets dieser Vorschlag allein zugrunde gelegt.

[2]) Vergl. „Deutsche Bauzeitung“. 1905, No. 48, 50.

[3]) 1906, No. 24, Seite 1366.

Vereine.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Vers. vom 23. Okt. 1908. Vors.: Hr. Bubendey. Anw.: 97 Pers.

Hr. Himmelheber schildert die Veranstaltungen bei dem vom 27. bis 29. Juni d. J. auf Einladung des dänischen Ingenieur-Vereins von 33 Herren und 19 Damen nach Dänemark unternommenen Vereinsausfluges; im Anschluß hieran beschreibt Hr. Bubendey die Hafen-Anlagen Kopenhagens, welche 1891—94 durch neue Becken wesentlich vergrößert sind und gleichzeitig den Charakter des Freihafens erhalten haben. Die Kaimauern sind nur zum Teil ganz massiv, zum Teil ruhen sie auf Pfählen, die gegen den Bohrwurm durch eine 60 mm starke Eisenbetonwand geschützt sind. Besonderes Interesse verdient die Konstruktion der Wellenbrecher, die durch einzelne Blöcke aus 6 cm starken Betonwänden mit Ausfüllung durch Sand und Kies bestehen. Hr. Stein nimmt sodann das Wort zu einigen Ausführungen über die neuen Hauptbahnhofs-Anlagen in Kopenhagen und gibt weitere interessante Mitteilungen über die Schiedsgerichte des dänischen Ingenieurvereins, die als Ersatz für die zu langsam und zu kostspielig arbeitenden ordentlichen Gerichte und die gewöhnlichen Schiedsgerichte im Jahre 1894 eingeführt wurden und sich zur Erledigung von Streitigkeiten über technische Arbeiten und Lieferungen außerordentlich bewährt haben. — E.

Versammlung am 30. Oktober 1908. Vorsitz. Hr. Bubendey. Anwes. 64 Personen.

Hr. Winter spricht über den XI. internationalen Schiffahrts-Kongreß in St. Petersburg. Nach einer fesselnden Schilderung der Reise nach St. Petersburg, des dortigen Verkehrslebens und der hervorragendsten Bauwerke geht der Redner auf die im allgemeinen vortrefflich vorbereitete Organisation des Kongresses und die auf demselben gefaßten Beschlüsse ein, die aber, wie bei den früheren Kongressen, etwas indifferent ausgefallen seien. Durch eine große Reihe von Lichtbildern gab sodann der Vortragende ein interessantes Bild von Moskau mit seinen echt russischen Typen und Bauten, und von Finnland mit den schönen Imatra-Wasserfällen, sowie von einer dreitägigen Wolgafahrt. — W.

Wettbewerbe.

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Erweiterung eines Volksschulhauses in Waldkirch i. B. liefen 38 Arbeiten ein. I Preis: Hr. Wilh. Sattler in Freiburg; II Preis: Hr. Jul. Bayer in Waldkirch. Zum Ankauf wurden empfohlen die Entwürfe „Pestalozzi“ des Hrn. H. Williard und „Bakulus“ der Hrn. Geis & Bauer und Rich. Koch, sämtlich in Freiburg. —

Wettbewerb Rathaus Rudolstadt. Den I. Preis von 2500 M. gewannen die Hrn. Lehmann & Wolf in Halle a. S.; den II. Preis von 1500 M. errang Hr. Erich Grau in Breslau, den III. Preis von 1000 M. Hr. Hans Brühl in München. Zum Ankauf wurden empfohlen die Entwürfe der Hrn. Kaiser und Sautter in Cassel, Veil und Herms in München, sowie von Cube in München. Auch dieser Wettbewerb hat die ungewöhnlich starke Beteiligung von 207 Entwürfen gefunden, die bis 13. Febr. im alten Landratsamt zu Rudolstadt öffentlich ausgestellt sind. —

Inhalt: Ostmärker-Hof des Herrn Ludwig Gütermann in Gutach im Breisgau. — Hochwasserschutz für Breslau. (Schluß.) — Ueber Architektenkammern. — Vereine. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Ostmärker Hof des Herrn Ludwig Gütermann in Gutach im Breisgau.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

OSTMÄRKER-HOF DES HERRN LUDW. GÜTERMANN IN GUTACH IM BREISGAU. * ARCH.: RUDOLF SCHMID IN FREIBURG IM BREISGAU. * ANSICHT DER GROSSEN HALLE. * *

DEUTSCHE * * BAUZEITUNG * * XLIII. JAHRGANG 1909 * * * NO. 10. * * *

Wohnzimmer.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. No. 10. BERLIN, DEN 3. FEBRUAR 1909.

Ostmärker-Hof des Herrn Ludwig Gütermann in Gutach im Breisgau.

Architekt: Rudolf Schmid in Freiburg im Brg. (Schluß.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 63, 64, 65 und in No. 12.

Im äußeren Aufbau des Hauses mischen sich Elemente, die wir an amerikanischen Villenbauten zu sehen gewohnt sind, mit italienischen Erinnerungen in süddeutscher Umbildung. Die tektonische Gliederung tritt zurück gegen die Flächenwirkung, bei welcher die rauhen Bossenquaderflächen in Gegensatz gebracht sind gegen die rauh abgeriebenen Putzflächen. Die gelbgraue Farbe des Muschelkalkes der Werksteine findet in der Wirkung ihre Ergänzung in der natürlichen Farbe des Rauhputzes. Das Dach ist mit gelbroten Biberschwanz-Ziegeln eingedeckt worden. Dem grauen Ton der Putzflächen sind die Holzteile des Aeußeren in rotbrauner Farbe entgegengesetzt.

In der künstlerischen Ausbildung des Inneren gewinnt die italienische Formensprache, wie sie von italienischen Meistern in den großen südlichen Kunstzentren nördlich der Alpen oder ihren Nachahmern ausgebildet wurde, die Oberhand, wobei die Einflüsse mitsprechen, die aus den deutschen Gegenden südlich der Alpen kommen. Zu sehr eigenartiger Wirkung sind die Bildungen der Diele zusammengeschlossen. Die kräftige Holzdecke mit ihren geputzten Gefachen, auf einer strengen jonischen Säule ruhend, die glatten Wandflächen mit ihren an südtiroler Vorbilder gemahnenden Vorkragungen unter der Decke, die mittelalterliche Reihenfenster-Bildung, die musivischen Türumrahmungen und andere dekorative Bildungen dieser Art, der farbenreiche Marmor-Fußboden — das sind die heterogenen Bestandteile, die kunstvoll zu einer ansprechenden Einheit zusammengeschlossen sind. Zu reicheren Gestaltungen, mehr noch an das Italienische anklingend, erheben sich einzelne Innenräume, z. B. das Wohnzimmer mit einer Kassettendecke, welche an die üppigsten Vorbilder Italiens anklingt; im Schmuck des Badezimmers ist der italienischen Grotten-Architektur Eingang gewährt. Seine unteren Teile sind in farbigem Marmor gehalten, die oberen Wandteile in musivischem Muschel- und Kieselwerk. Darüber wölbt sich eine Korbbogen-Tonne mit Kassetten.

Daß bei einem solchen Aufwand für das Wohnhaus auch die Neben-Anlagen mit einer gewissen Sorgfalt künstlerisch behandelt sind, bezeugt die Ausbildung der Gartenmauer, deren Länge durch kleine Zwischenbauten unterbrochen wurde. Die Garten-Architekturen und die Bildungen der Veranden erinnern durchaus an das, was man im Süden zu sehen gewohnt ist. —

Vom Wettbewerb um die Luftschiffbauhalle Zeppelin's.

Von Fritz Eiselen.

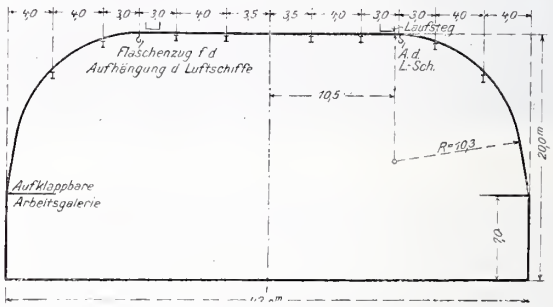
Etwas mehr als ein halbes Jahr ist seit dem Tage vergangen, als das von seinem Siegeszuge heimkehrende Luftschiff des Grafen Zeppelin auf dem Felde bei Echterdingen in wenigen Minuten vollständiger Vernichtung anheimfiel. Fast wie ein nationales Unglück wurde diese Katastrophe empfunden; sogleich aber ging eine mächtige Bewegung durch ganz Deutschland und in seltener Einmütigkeit des Empfindens wurden in wenigen Wochen Millionen aufgebracht, um dem genialen Erfinder und unermüdlichen Vorkämpfer des Luftschiffbaues die Möglichkeit zu geben, sein Lebenswerk fortzusetzen. War zunächst auch nur an den Ersatz des verloren gegangenen Luftschiffes gedacht, so konnte bei den überreich fließenden Mitteln bald an eine Erweiterung des Programmes, an den systematischen Bau einer Reihe von Luftschiffen nach dem starren System gedacht werden. Eine Gesellschaft, die „Luftschiffbau-Zeppelin G. m. b. H.", wurde mit dem Sitz in Friedrichshafen gebildet, und ihre erste Aufgabe war, geeignete Werkstätten, Luftschiffbauhallen, zu schaffen. Nach den Erfahrungen, die bei der letzten Fahrt Zeppelins mit der Landung auf festem Boden gemacht waren, brauchte man diese Hallen nun nicht mehr, wie die bisherige bei Manzell, als auf der Wasserfläche des Bodensees schwimmende Konstruktion auszuführen, sondern man konnte an eine Errichtung auf festem Lande denken; es wurde dazu eine große, hinter der Stadt Friedrichshafen liegende Fläche ausgesucht.

Schon am 1. Oktober v. J. wurde „unter leistungsfähigen Firmen und Bewerbern, die mit solchen in Verbindung stehen", ein Wettbewerb ausgeschrieben, wobei zugleich bindende Preisangebote verlangt wurden. Nur bis zum 1. November wurde den Bewerbern Frist zur Einreichung ihrer Pläne gelassen, die dann allerdings doch als zu kurz erkannt und bis 15. November verlängert wurde, wobei zugleich das überaus knappe Programm, das von der ausschreibenden Gesellschaft gestellt war, in einigen Punkten erweitert und etwas näher erläutert wurde. Entgegen den bei Wettbewerben geltenden Grundsätzen, die Preisrichter gleich bei der Ausschreibung zu nennen, wurde hier zunächst nur gesagt, daß das aus Fachleuten zusammengesetzte Preisgericht vom Grafen Zeppelin ernannt würde. Die Preisrichter wurden erst kurz vor Zusammentritt des Preisgerichtes bekannt gegeben und haben auf die Aufstellung des Programmes des Wettbewerbes selbst keinen Einfluß gehabt. Zu Preisrichtern wurden bekanntlich die Herren: Geh. Reg.-Rat Dr.-Ing. Müller-Breslau in Berlin; Prof. Dietz in München und Ob.-Reg.-Rat E. Ebert, ebenfalls in München, ernannt.

Diese Verhältnisse, die in dem begreiflichen Triebe, so rasch wie möglich an den Luftschiffbau herantreten zu können, um den, anderen Nationen gegenüber, gewonnenen Vorsprung nicht wieder zu verlieren, ihre Begründung und wohl auch Entschuldigung finden, sind auf den Ausfall des Wettbewerbes nicht ohne Einfluß gewesen. Vor allem haben die zu knappen Bestimmungen des Programms, die über wichtige Anforderungen des Betriebes — über die sich die ausschreibende Gesellschaft damals vielleicht selbst noch nicht völlig klar war — nicht ausreichenden Aufschluß gaben, viele Bewerber zu einer irrtümlichen Auffassung über das Wesen der Aufgabe geführt, sodaß sonst konstruktiv hervorragende Leistungen für die Ausführung nicht in Frage kommen konnten; sie haben ferner dazu geführt, daß die Anschauungen der Bewerber über das Maß des Notwendigen in Ausbau und Ausstattung außerordentlich auseinandergehen. Nur so erklären sich, abgesehen von dem Kostenunterschied des Haupt-Konstruktionsmateriales selbst, die ungeheuren Preis-Unterschiede der Entwürfe, deren Gesamtkosten sich zwischen rd. 0,5 und über 1,5 Mill. M. bewegen.

Der Ausfall des Wettbewerbes ist bekannt. Die neue Aufgabe hatte zu starker Beteiligung angeregt. Es gingen im ganzen 74 Entwürfe ein, von denen 3 in Holz, 28 in Eisenbeton, 43 in Eisen, z. T. in Verbindung mit Eisenbeton für die Bildung von Wand- und Dachflächen, gedacht waren. Der I. Preis wurde der Brückenbaugesellschaft Flender in Benrath bei Düsseldorf, der zweite der Gutehoffnungshütte in Sterkrade in Verbindung mit dem Architekten Prof. Bruno Möhring in Berlin, der dritte der Brückenbauanstalt Gustavsburg in Mainz, der Zweiganstalt der Vereinigten Masch.-Fabrik Augsburg und Masch.-Baugesellschaft Nürnberg zuteil. Angekauft wurde, namentlich wegen der sorgfältig durchdachten einfachen Torkonstruktion, der Entwurf des Ingenieur-Bureaus von Ernst Meier in Berlin. Preise wurden also ausschließlich an Eisenfirmen verliehen, deren Angebote übrigens zugleich zu den niedrigsten gehörten und sich ziemlich übereinstimmend um 500000 M. bewegen.

Das Urteil des Preisgerichtes gibt nur ganz kurz an, welche Haupt-Gesichtspunkte neben den Forderungen des Programms ihm als Richtschnur gedient haben, „um die Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der Entwürfe auch in ihren einzelnen Teilen gegenseitig vergleichen und bewerten zu können". Sie lauten: „Ein Hauptgewicht mußte hierbei auf die Höhe der Kostensumme, die Inanspruchnahme der geringsten Bodenfläche, die Erzielung des geringsten Luftraumes, die sichere und rasche Bedienung der Tore, die Möglichkeit des Landens der Luftschiffe im Windschatten der Halle, die Anpassungsfähigkeit der getroffenen Anordnungen an etwaige Aenderungen des Betriebes gelegt werden. Die schönheitliche Wirkung der Halle durfte hierbei nur insofern Berücksichtigung



Abbildg. 1. Mindestprofil des lichten Querschnittes des Hallenbaues.

finden, als sie mit den vorbezeichneten Bedingungen in Einklang gebracht werden konnte". Dann werden kurz die 4 vom Preisgericht ausgezeichneten Entwürfe besprochen. Ueber die übrigen Entwürfe enthält das Gutachten des Preisgerichtes keine weitere Aeußerung, als daß es sich um „zum überwiegenden Teile sehr gut durchgearbeitete Entwürfe" handele, „deren große Anzahl die Aufgabe sehr erschwerte, drei derselben als die zweckmäßigsten, preiswürdigen zu bezeichnen". Diese Zurückhaltung des Preisgerichtes muß im Interesse der zahlreichen Bewerber bedauert werden, die leer ausgegangen sind, und die für den großen Aufwand an Zeit und Arbeit wenigstens etwas näheren Aufschluß über die Gründe für die Ablehnung ihrer Entwürfe hätten erfahren dürfen, als solcher aus der allgemeinen Urteilsbegründung zu entnehmen ist.

Es sollen nachstehend die 4 mit Auszeichnungen bedachten Entwürfe in Eisenkonstruktion etwas näher betrachtet werden, während eine Auswahl*) der

*) Es handelt sich um solche Entwürfe, die dem Verfasser, der selbst keine Gelegenheit hatte, die sämtlichen Wettbewerbs-Entwürfe zu sehen, von den Bewerbern zur Veröffentlichung zur Verfügung gestellt worden sind. Bei den Entwürfen in Eisen haben wir uns des Raumes wegen auf die vom Preisgericht ausgezeichneten beschränken müssen. Für den Eisenbau bietet ja auch an sich die Konstruktion einer 43 m weit gespannten Halle nichts Außergewöhnliches, auf den wichtigsten Teil des Entwurfes, die Tore, können wir aber an dieser Stelle nur in beschränktem Maße eingehen. Wir müssen daher auch darauf verzichten, hier weiteren Wünschen auf Veröffentlichung zu entsprechen. —

Entwürfe, die sich des Eisenbetons als Konstruktions-Material bedienen, in den „Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau“ besprochen werden soll. Zunächst seien aber hier die wichtigsten Grundlagen des Wettbewerbes kurz angegeben, wobei gleichzeitig an die einzelnen Bestimmungen des Programmes allgemeine Betrachtungen über ihren Einfluß auf die Ausgestaltung und Beurteilung der Entwürfe angeknüpft werden sollen.

Für die Ausgestaltung der Halle am wichtigsten ist das einzuhaltende Mindestprofil des Querschnittes, das in Abbildung 1 dargestellt ist und für den gleichzeitigen Bau von 2 Luftschiffen Raum bietet. Es zeigt 43 m Lichtweite und 20 m Lichthöhe im 21 m breiten Mittelteil. Die beiden Laufstege sind zur Bedienung von Flaschenzügen bestimmt, mit welchen die Luftschiffe in Abständen von 8 m an der Trag-Konstruktion aufzuhängen sind. Die Luftschiffe üben Einzellasten von je 1500 kg auf diese aus. Die längs der oberen Begrenzung des Profiles angedeuteten I-Eisen sollen als Laufschienen für verschiebbare Montage-Gerüste dienen, die an je einer Laufkatze aufzuhängen sind, für welche eine bewegliche Last von je 800 kg einzuführen ist. Das Programm läßt die Benutzung dieser I-Eisen (oder ⊐⊏-Eisen) als Konstruktions-Elemente für die Halle zu und bemerkt, daß „deren Lage beliebig nach oben verschoben werden“ könne. Die 7 m über Hallen-Fußboden liegenden seitlichen Galerien sind Arbeitsgalerien, die, soweit sie in das freizuhaltende Profil hineinragen, umklappbar eingerichtet werden sollten (gefordert war nur ein stückweises Umklappen). Die Galerie war mit 150 kg/qm belastet anzunehmen. Fügen wir hier gleich noch hinzu, daß die übliche Wind- und Schneebelastung für die Halle anzunehmen war, d. h. 150 bezw. 75 kg/qm, und daß beim Zusammentreffen dieser Belastung eine Beanspruchung von 1400 kg/qcm für das Eisen bei 4facher Sicherheit in den geknickten Stäben zugelassen wurde (für Beton sind keine Angaben gemacht), so sind damit die wichtigsten Elemente gegeben, die für Formgebung und Abmessungen der Hauptkonstruktion maßgebend waren.

Das Preisgericht hat sich nun auf den Standpunkt gestellt, daß die Erzielung eines möglichst geringen Lichtraumes, d. h. also möglichste Anpassung der Binderform an das lichte Profil und eine geringste Inanspruchnahme an Grund und Boden durch die Halle bei niedrigen Baukosten in erster Linie anzustreben war. Es hat dabei wohl die Ueberzeugung mit-

Teilansicht der Seitenfassade mit Veranda vor dem Wohnzimmer und Ausbildung der Gartenmauer.
Ostmärker-Hof des Herrn Ludwig Gütermann in Gutach im Breisgau.
Architekt: Rudolf Schmid in Freiburg im Breisgau.

Nach diesen Grundsätzen hat das Preisgericht alle Entwürfe von einer Preiszuerkennung ausgeschlossen, die ein Uebermaß von Lichtraum zeigen, wenn dieser auch einer anderen Programmforderung entgegenkommt, daß nämlich die Innentemperatur bei scharfer Sonnenbestrahlung sich nicht wesentlich erhöhen solle. Dadurch sind namentlich eine größere Reihe von Eisenbeton-Entwürfen betroffen worden, die, um leichte und vor allem günstig beanspruchte Binder zu erhalten, und demgemäß die Kosten der Konstruktion herabzudrücken, zu hoch aufstrebenden oder breit hingelagerten Bogenkonstruktionen gegriffen haben. Bei einzelnen Entwürfen dieser Art sind die Kosten fast bis zu denjenigen der preisgekrönten Eisenhallen herabgedrückt. Wo Eisenbeton-Entwürfe sich dagegen in der Binderform der Form des freien Profiles eng anschließen, geschah dies mit Rücksicht auf die dann unvermeidlichen großen Biegungsspannungen auf Kosten der Billigkeit. So waren für den Eisenbeton als Konstruktionsmaterial, wenn die Kostenfrage zu sehr im Vordergrund stand und seine sonstigen Vorzüge der fast verschwindenden Unterhaltungskosten, der absoluten Feuersicherheit und geringeren Wärmedurchlässigkeit nicht entsprechend höher bewertet wurden, die Aussichten im Wettbewerb mit dem reinen Eisenbau von vornherein gering. Daß aber ein so ausschlaggebender Wert auf die Kosten gelegt wurde, war aus dem Ausschreiben an sich nicht zu entnehmen.

Bezüglich der Materialien schrieb das Programm nur vor, daß brennbare Materialien möglichst vermieden werden sollten, daß Holz, soweit es teilweise zur Verwendung kam, feuersicher imprägniert sein müßte. Für die ganze Hallenkonstruktion konnte Holz in diesem besonderen Falle daher nicht ernstlich in Frage kommen. Für Bedachung und Wände war ein möglichst isolierendes Material vorgeschrieben, um wie schon bemerkt, eine wesentliche Erhöhung der Innentemperatur bei starker Sonnenbestrahlung zu vermeiden. Deshalb haben auch die Eisenfirmen ihre Wände mit Mauerwerk, Beton und Eisenbeton ausgefacht und das Dach mit Eisenbeton schließen müssen. Die Dachhaut ist hier aber nur als Abschluß in dünnem und leichtem Bimsbeton ausgeführt gedacht, während bei den Eisenbeton-Entwürfen die stärkere Dachplatte zugleich einen Teil der Konstruktion bildet. Einzelne haben geglaubt, durch Hohlwände und Hohldecken eine noch weitergehende Isolierung bewirken zu müssen und haben damit die Belastung der Binder und die Gesamtkosten des Baues natürlich wesentlich erhöht. Das Preisgericht hat die von den einzelnen preisgekrönten Eisenentwürfen angewandte Isolierung für ausreichend gehalten und ebenso hat die Luftschiffer-Gesellschaft nach den Erfahrungen, die sie ja bei Benutzung der alten Halle zu machen Gelegenheit hatte, sich dieser Anschauung anscheinend angeschlossen.

Auf die Programm-Vorschriften für ausreichende, gleichmäßig verteilte Beleuchtung, auf Ober- und Seitenlicht, sowie auf die Lüftung, für welche Ventilatoren ausreichend vorzusehen waren, während außerdem auf dem Dachfirst schließbare Oeffnungen zum Entweichen der Gase anzubringen waren, soll bei der Besprechung der einzelnen Entwürfe eingegangen werden.

Ein ganz besonders wichtiger Teil der Aufgabe, der Abschluß der Hallen-Stirnseiten, muß aber schon jetzt kurz behandelt werden. Das Programm ließ hier die Wahl der Konstruktion völlig frei und verlangte nur, daß der ganze lichte Hallenquerschnitt müsse freigelegt werden können, jedoch so, daß die Tore die seitliche Einfahrt nicht hindern. Ein Verschieben der Tore zur Seite und senkrecht zur Hallenachse wurde dabei jedoch zugelassen und ein Oeffnen und Schließen in etwa 15 Minuten verlangt. Elektrische Triebkraft stand dafür zur Verfügung. Die sachgemäße Konstruktion der Tore, die einen sicheren Abschluß bieten, dabei aber leicht beweglich sein mußten und in geöffnetem Zustande nur wenig Platz beanspruchen durften, war für die Entscheidung über den Wert der Entwürfe von ganz besonderer Wichtigkeit. Alle Entwürfe, die diesen Teil der Aufgabe nur flüchtig gelöst haben, mußten daher im Wettbewerb von vornherein ausscheiden, und unsachgemäße Torkonstruktionen mögen manchen sonst guten Entwurf zu Fall gebracht haben. —

(Fortsetzung folgt.)

Ueber Architektenkammern.

Vortrag des Hrn. Kammergerichtsrates Dr. Boethke, gehalten in der „Vereinigung Berliner Architekten“ am 7. Januar 1909. (Fortsetzung.)

3. Aufnahme in die Kammern.

Ist hiernach der Begriff des Architekten festgestellt, so entsteht die weitere schwierige Frage, wer im Einzelfalle darüber entscheiden soll, ob Jemand unter diesen Begriff fällt oder nicht. Es gibt eine große Gruppe von Personen, die man zweifellos als Architekten bezeichnen kann; es gibt eine noch größere Gruppe, von der man sagen kann, daß sie nicht unter diesen Begriff fällt. Dazwischen steht eine Gruppe, bei der die Berufszugehörigkeit zweifelhaft ist. Es würde unzweckmäßig sein, die Entscheidung bei Zweifelfällen einer Behörde zu übertragen. Ich halte es vielmehr für das richtigste, die Architektenkammern selbst über die Zugehörigkeit zum Architektenberuf entscheiden zu lassen. Die Architektenkammer ist am besten in der Lage, zu beurteilen, ob Jemand den Architektenberuf in einer vom Geiste der Kunst erfüllten Weise auszuüben fähig ist. Ich denke mir, daß die Regelung ähnlich wie die Aufnahme von Mitgliedern in die „Vereinigung Berliner Architekten“ erfolgt; das heißt die Architektenkammer hat zu prüfen, ob der Aufzunehmende die nötigen Fähigkeiten und Kenntnisse besitzt. Es würde dies nicht etwa ein formelles Examen sein; vielmehr würde der Aufzunehmende nur darzulegen haben, was er bereits in der Vergangenheit vor sich gebracht hat. Die Architektenkammern würden aber hierbei nicht engherzig zu verfahren, sondern auch insbesondere zu erwägen haben, ob in Zukunft eine ausreichende architektonische Wirksamkeit des Aufzunehmenden zu erwarten ist. Da zu dem Begriff des Architekten im allgemeinen Selbständigkeit bei der Ausübung des Berufes gehört, so könnte das Bedenken entstehen, daß ein junger Architekt, der bisher nicht selbständig war, nicht vorwärts kommen kann, weil er einerseits nicht in die Architektenkammer aufgenommen werden darf, anderseits in der selbständigen Ausübung seines Berufes wegen Nichtzugehörigkeit zu der Kammer behindert ist. Dieses Bedenken würde aber nicht gerechtfertigt sein. Sieht man die Selbständigkeit des Architekten als Vorbedingung zur Aufnahme an, so ist die Voraussetzung nicht die, daß die Selbständigkeit schon vorher bestanden hat. Es würde vielmehr genügen, daß der Aufzunehmende erklärt, sich selbständig machen zu wollen. Aus den Arbeiten, die er als Angestellter oder außerhalb seines bisherigen Berufes gefertigt hat, würde man die nötigen Schlüsse mit Leichtigkeit ziehen können. Stellt sich alsdann heraus, daß er den Beruf tatsächlich nicht selbständig ausübt, so würde er aus der Architektenkammer wieder auszuscheiden haben. Ich habe vor einiger Zeit für mich bereits einen Gesetzentwurf über Architektenkammern aufgestellt, um mir die Einzelheiten klar zu machen. Dabei habe ich auch vorgesehen, daß unter Umständen die Aufnahme eines Mitgliedes rückgängig gemacht werden kann, wenn sich nachträglich zeigt, daß die Vorbedingungen zur Aufnahme offenbar nicht vorgelegen haben.

Mit Rücksicht darauf, daß die Aufnahme oder Zurückweisung eines Mitgliedes von einschneidendster Bedeutung für den Beteiligten ist, kann die Entscheidung der Architektenkammer keine endgültige sein. Es muß einerseits einem Zurückgewiesenen die Möglichkeit gegeben werden, an eine höhere Instanz zu appellieren, anderseits muß der Staat ein Mittel haben, einer etwaigen allzugroßen Weitherzigkeit der Architektenkammern vorzubeugen. Zu diesem Zweck empfiehlt es sich, bei dem Staatsministerium eine Behörde zu schaffen, die über Beschwerden der zurückgewiesenen Architekten und anderseits der Aufsichtsbehörde zu entscheiden hat. Es kann hierfür auch das Verwaltungs-Streitverfahren in Frage kommen.

Will man zu den Architektenkammern alle Architekten des Bezirkes heranziehen, so fragt es sich, ob, wie bei den Anwaltskammern, jeder Architekt auch ohne besonderen Antrag zur Architektenkammer gehören soll. Ich möchte dies nicht befürworten, weil die Ermittelung aller Architekten des Bezirkes auf große Schwierigkeiten stoßen würde. Ein mittelbarer Zwang zum Beitritt würde dadurch zu erreichen sein, daß nur den Mitgliedern der Architektenkammern das Recht zugestanden wird, sich Architekt zu nennen. Ich glaube, daß dies allein

schon ein Antrieb für alle wirklichen Architekten sein würde, der Kammer beizutreten, und so würde die Kammer tatsächlich alle Architekten ihres Bezirkes umfassen. Es entstehen im einzelnen natürlich wieder weitere Fragen, z. B. wie es sich mit den architekten-ähnlichen Titeln verhält. Personen, die sich zur Aufnahme in die Kammer nicht eignen, dürften sich zwar nicht Architekten nennen; sie würden aber bestrebt sein, sich einen ähnlichen Titel beizulegen, z. B. den Titel „Baukünstler". Durch das Gesetz könnte die Führung solcher Standesbezeichnungen untersagt werden, wie dies auch durch die Gewerbeordnung bezüglich des Titels „Arzt" und ähnlicher Titel geschehen ist. Bei der Untersagung des Titels „Arzt" geht die Rechtsprechung außerordentlich weit. Z. B. ist die Führung des Titels „Professor" und „Doktor" als eines arztähnlichen bestraft worden. Ja, es ist selbst angenommen worden, daß Jemand, der in der Tat Doktor, z. B. Doktor juris, aber nicht Arzt ist, diesen Titel bei Ausübung der Heilkunde nicht führen darf. Ich bin indessen der Meinung, daß man in dieser Hinsicht keineswegs allzu ängstlich zu sein braucht; man könnte z. B. die Bezeichnung „Baukünstler" ruhig freigeben. Dies würde den wahren Architekten, sobald die Kenntnis ihres Wesens in das Publikum eingedrungen ist, nicht schädlich sein.

4. Verwaltung. Beiträge. Die Verwaltung der Architektenkammern würde eine reine Selbstverwaltung sein. Ihre Regelung findet in den Vorschriften über die bestehenden Berufskammern ausreichende Vorbilder. Eine schwierige Frage ist die, wie die Beiträge festzusetzen und aufzubringen sind. Sie werden nachher sehen, daß die Aufgaben der Architektenkammern außerordentlich umfangreich sein würden und daß die Lösung dieser Aufgaben einen erheblichen Kostenaufwand erfordert. Die von den Architekten aufzubringenden Beiträge werden daher nicht gering sein. Jedoch wird diese Last durch die Vorteile aufgewogen, die den Architekten durch die Berufsorganisation erwachsen. Es kann in Frage kommen, die Beiträge der Höhe nach abzustufen, da nicht jeder Architekt in gleichem Maße wie der andere imstande ist, zu den gemeinsamen Aufgaben beizusteuern. Die Abstufung und die Beitragsklassen würden keine erheblichen Schwierigkeiten bereiten, da ja die Architektenkammern selbst ausreichend darüber unterrichtet sind, in welchem Umfang jedes ihrer Mitglieder die Berufstätigkeit ausübt.

Die Einziehung der Beiträge, welche nicht freiwillig gezahlt werden, könnte wie bei den meisten anderen Berufskammern, zwangsweise erfolgen. Jedoch wird sich dies vielleicht erübrigen, da im Falle der Beitragsverweigerung der Ausschluß aus der Architektenkammer erfolgen könnte.

5. Staatsaufsicht. Da die Architektenkammern öffentlich-rechtliche Korporationen sein würden und öffentlich-rechtliche, ja sogar obrigkeitliche Befugnisse auszuüben hätten, so ist eine Staatsaufsicht unentbehrlich; denn der Staat kann keine freie Korporation dulden, welche Funktionen ausübt, die ihm eigentlich selbst zukommen. Die Staatsaufsicht wird am besten vom Oberpräsidenten oder vom Minister der öffentlichen Arbeiten ausgeübt werden, wenn die Architektenkammern für den Bezirk je einer Provinz errichtet werden. Es könnte in Frage kommen, die Architektenkammern auch für Regierungsbezirke zu errichten und die Aufsicht dann dem Regierungspräsidenten zu übertragen. Dies scheint mir jedoch nicht zweckmäßig, weil sich in vielen Regierungsbezirken nicht eine hinreichende Anzahl von wahren Architekten finden würde. Die Staatsaufsicht hat im wesentlichen den Zweck, die Beobachtung der bestehenden gesetzlichen Vorschriften zu überwachen. Sie hat aber nicht zur Folge, daß der Staat in die Selbstverwaltung der Kammer willkürlich eingreifen kann. Daß die Kammer trotz der Staatsaufsicht im Rahmen des Gesetzes frei schalten und walten kann, ergibt sich aus dem Beispiel der bestehenden Kammern, namentlich der Handels- und Landwirtschaftskammern.

IV. Aufgaben der Architektenkammern.

1. Im allgemeinen. Die Aufgaben, die den Architektenkammern zuzuweisen wären, sind sehr zahlreich. Wie bei den anderen Berufskammern kann man sie in eine einzige Formel fassen. Man könnte sie z. B. dahin bestimmen, daß die Architektenkammern die Gesamtinteressen der Architekten wahrzunehmen, die auf Hebung der Architektur abzielenden Einrichtungen, namentlich Unterrichtsanstalten, zu fördern, die Behörden durch Berichte und Gutachten zu unterstützen und eine Ehrengerichtsbarkeit zu pflegen haben. Werden die Aufgaben in dieser Weise bestimmt, so ist der Bewegungsfreiheit der Architektenkammern ein großer Spielraum gelassen, und es würde dann im wesentlichen von der Leitung der Architektenkammern abhängen, was zur Hebung des Architektenstandes geleistet wird. —

Wenn ich es nun unternehme, einzelne Aufgaben der Architektenkammern hervorzuheben, so kann ich daher auf Vollständigkeit keinen Anspruch erheben. Es wird sich erst im Laufe der Zeit aus der Tätigkeit der Architektenkammern im vollen Umfange ergeben, welche Aufgaben von ihnen zu lösen sind. Ich muß mich darauf beschränken, die Aufgaben zu erörtern, die mehr auf juristischem Gebiete liegen. Die auf künstlerischem und technischem Gebiete liegenden Aufgaben liegen mir persönlich ferner, sodaß ich sie aus meinen Erörterungen ausscheiden muß.

2. Schutz der Standesbezeichnung „Architekt". Ich hebe zunächst diejenigen Aufgaben hervor, die eigentlich schon durch das bloße Bestehen der Architektenkammern gelöst sind. Zu diesen Aufgaben gehört in erster Linie der Schutz der Berufsbezeichnung „Architekt".

Es ist oft gesagt worden, daß es ein Leichtes sein würde, diese Berufsbezeichnung zu schützen, wie es doch auch bei dem Titel „Rechtsanwalt", „Arzt" usw. geschehen ist. So einfach ist jedoch die Sachlage nicht. Die Standesbezeichnungen Rechtsanwalt, Arzt, Zahnarzt, Tierarzt usw. können deshalb mit Leichtigkeit geschützt werden, weil die Führung dieser Bezeichnungen von der Ablegung bestimmter Prüfungen und von gewissen anderen äußerlichen Merkmalen abhängig gemacht werden konnte. Es ist mit Leichtigkeit festzustellen, wer Arzt, Rechtsanwalt usw. ist. Anders, wie wir gesehen haben, bei den Architekten. Bei der gegenwärtigen Rechtslage würde ein bloßes Verbot der Führung des Architekten-Titels zu großen Unzuträglichkeiten Anlaß geben, weil es an Organen fehlt, durch die einwandfrei festgestellt werden kann, ob Jemand wirklich Architekt ist. Durch die Einrichtung von Architekten-Kammern würde mit einem Schlage, wie wir bereits gesehen haben, der Titelschutz ermöglicht sein. Es würde nur noch einer Strafbestimmung bedürfen, durch welche die unberechtigte Führung des Titels unter Strafe gestellt wird.

Gestatten Sie mir, bei dieser Gelegenheit über den Titelschutz im Bauwesen überhaupt einige Worte zu sagen. Nachdem die Gewerbeordnung im Jahre 1869 die schrankenlose Gewerbefreiheit eingeführt hatte, war die Führung des Meistertitels, namentlich auch des Baumeister-Titels, Jedermann frei gegeben. Da sich hieraus erhebliche Mißstände ergaben, griff später die Gesetzgebung ein. Es wurde zunächst die Führung des Meistertitels in Verbindung mit einer Handwerks-Bezeichnung an gewisse Bedingungen geknüpft, sodaß sich nicht Jedermann Bezeichnungen wie Schneidermeister, Tischlermeister, Zimmermeister, Maurermeister beilegen durfte. Diejenigen Baugewerbetreibenden, die sich nunmehr nicht mehr Maurer- oder Zimmermeister nennen durften, fingen jetzt an, sich mit Vorliebe Baugewerksmeister oder gar Baumeister zu nennen; denn diese Titel waren nach wie vor frei, da sie nicht auf ein bestimmtes Handwerk hindeuteten. Um den hieraus entstehenden Mißständen zu begegnen, ist durch das Reichsgesetz vom 30. Mai 1908 bestimmt worden, daß § 133 der Reichsgewerbeordnung vom 1. Okt. 1908 ab folgende Fassung erhielt:

„Den Meistertitel in Verbindung mit der Bezeichnung „eines Handwerkes dürfen nur Handwerker führen, welche „für dieses Handwerk die Meisterprüfung bestanden und „das 24. Lebensjahr zurückgelegt haben.

„Die Führung des Meistertitels in Verbindung mit „einer anderen Bezeichnung, die auf eine Tätigkeit im „Baugewerbe hinweist, insbesondere des Titels „Bau„meister" und „Baugewerksmeister" wird durch den „Bundesrat geregelt. Bis zum Inkrafttreten des Bundes„ratsbeschlusses darf ein solcher Titel nur dann geführt „werden, wenn die Landesregierung über die Befugnis zu „seiner Führung Vorschriften erlassen hat und nur von den„jenigen Personen, welche diesen Vorschriften entsprechen."

Bisher ist ein solcher Bundesratsbeschluß noch nicht ergangen. Auch im preußischen Staat bestehen keine anderen Vorschriften als die über Führung des Regierungs-Baumeister-Titels. Privatpersonen dürfen sich daher in Preußen zurzeit nur dann Baumeister nennen, wenn sie den Titel „Regierungs-Baumeister" führen dürfen. Es ist zu hoffen, daß der Bundesrat in nicht allzulanger Zeit die Berechtigung zur Führung des Baumeistertitels in angemessener Weise erweitern wird.

Auch die Berufsbezeichnung „Architekt" ist in beschränkter Weise zurzeit geschützt und zwar durch das Reichsgesetz über den unlauteren Wettbewerb. Nennt sich ein Baugewerbetreibender in öffentlichen Bekanntmachungen oder in Mitteilungen, welche für einen größeren Kreis von Personen bestimmt sind, Architekt, ohne daß er nach den üblichen Begriffen Architekt ist, so kann er von den Personen, welche sich durch solche unlautere Konkurrenz beschwert fühlen, im Zivilprozeßwege

auf Unterlassung und Schadenersatz verklagt werden. Es liegt aber auf der Hand, daß dieser Schutz nur höchst unvollkommen ist, insbesondere deshalb, weil er stets dann versagt, wenn der Wettbewerb nicht in der bezeichneten Art betrieben wird; wenn z. B. ein Bauunternehmer, der vielleicht eine kaufmännische Bildung genossen hat, sich in einem Einzelbauangebot Architekt nennt, so fällt das nicht unter das genannte Gesetz. Es kann sich auch Jedermann im Privatleben Architekt nennen; ferner steht den Angestellten von Bauunternehmern, Handwerksmeistern und Architekten die Bezeichnung „Architekt" frei. So kann es kommen, daß der Angestellte eines Bauunternehmers sich unangefochten Architekt nennt, während der Bauunternehmer selbst auf Grund des Gesetzes über den unlauteren Wettbewerb zur Unterlassung dieser Titelführung verurteilt wird.

Es scheint mir im Interesse des Ansehens der Architekten dringend notwendig zu sein, allen diesen Mißständen ein Ende zu bereiten, und dies geschieht mit einem Schlage, sobald die Architektenkammern eingeführt sind.

3. Architektur als Kunst und das Baugewerbe. Die Einrichtung der Architektenkammern würde ferner von selbst zur Folge haben, daß eine klare Unterscheidung zwischen der Architektur als Kunst und dem Baugewerbe ermöglicht wäre. Es kommt vielfach in Frage, ob Jemand, der im Bauwesen tätig ist, Gewerbetreibender ist oder nicht. Die Künste fallen nicht unter den Begriff des Gewerbes. Deshalb sind diejenigen, welche eine Kunst ausüben, nicht Gewerbetreibende. Sie unterstehen deshalb nicht der Gewerbeordnung, haben keine Gewerbesteuer zu zahlen usw. Es würden demnach alle Zweifel, welche in dieser Hinsicht bestehen, beim Vorhandensein von Architektenkammern gehoben sein.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich nicht verfehlen, ausdrücklich hervorzuheben, daß es mir selbstverständlich fern liegt, wenn ich von einem Gegensatze der Architekten zu anderen Ständen spreche, diese anderen Stände irgendwie herabzusetzen. Im Gegenteil, ich bin der Meinung, daß, wenn eine klare Scheidung des nun doch einmal bestehenden Architektenberufes von anderen Berufen im Bauwesen stattfindet, dies dem gegenseitigen Verhältnisse nur dienlich sein kann. Wenn ich eine scharfe Scheidung des Architektenberufes von anderen Berufen befürworte, so hat das nur sachliche Gründe, die mit der Bewertung des einen oder anderen Berufes nichts zu tun haben.

4. Firmenwesen. Als einen Mißstand habe ich es oft empfunden, daß die Architekten kaufmännische Gebräuche annehmen und namentlich bestrebt sind, die Gebräuche im Firmenwesen sich anzueignen. Dadurch, daß dies geschieht, wird leicht der Schein erweckt, als sei die Tätigkeit der Architekten eine kaufmännische oder sonst gewerbliche, während sie dies in der Tat doch nicht ist. Dadurch entstehen dann falsche Vorstellungen, und die Verwirrung der Ansichten über den Beruf der Architekten hat m. E. zum Teil ihren Grund in der Führung kaufmännisch klingender Firmen.

Das Firmenwesen hängt mit dem Kaufmannsstande aufs engste zusammen und ist von dem Kaufmannsberuf nicht zu trennen. Wer nicht Kaufmann ist, hat nicht einmal das Recht, eine Firma zu führen. Firma ist freilich weiter nichts als der Name, unter dem Jemand sein Geschäft betreibt. Soweit dieser Name mit dem persönlichen Namen übereinstimmt, ist die Führung selbstverständlich kein Mißbrauch. Aber sobald Firma und der Name dessen, der die Firma zeichnet, nicht identisch sind, ist die Führung der Firma bei Nichtkaufleuten unberechtigt. Das Handelsgesetzbuch läßt unter Umständen die Firmenführung auch für solche Personen zu, die nicht Kaufleute sind. Denn es heißt im § 2 des Handelsgesetzbuches: „Ein gewerbliches Unternehmen, das nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordert, gilt, auch wenn die Voraussetzungen des § 1, Abs. 2 nicht vorliegen, als Handelsgewerbe im Sinne dieses Gesetzbuches, sofern die Firma des Unternehmers in das Handelsregister eingetragen worden ist. Der Unternehmer ist verpflichtet, die Eintragung nach den für die Eintragung kaufmännischer Firmen geltenden Vorschriften herbeizuführen".

Sie sehen aber ohne weiteres, daß Architekten unter diese Bestimmungen nicht fallen, weil die Architekten nicht Gewerbetreibende sind. Ich halte also bei Architekten die Führung von Firmen, wie z. B. „August Schulze, Atelier für Architektur", oder „August Schulze & Wilhelm Müller" nicht nur für schädlich, sondern auch für unzulässig. Ich empfehle den Architekten, die sich zu gemeinschaftlicher Ausübung ihres Berufes verbunden haben, es so zu machen wie die Rechtsanwälte. Diese schreiben an den Kopf ihrer Briefbogen Namen und Titel, z. B.

„Schulze, Justizrat,
A. Müller,
Rechtsanwälte beim Landgericht".

In der Unterschrift steht dann entweder einfach der Name eines der Anwälte, oder es werden beide Anwälte genannt mit dem Zusatze „durch . . . . . Rechtsanwalt". Der Betrieb eines Kaufmannes oder sonstigen Gewerbetreibenden ist eben ein ganz anderer wie der eines Architekten, und es ist erwünscht, daß dies auch äußerlich in die Erscheinung tritt. Selbstverständlich ist es nicht unzulässig, daß wenn zwei Architekten sich zur Ausübung des Berufes verbunden haben, jeder einzelne bei der Unterzeichnung von Schriftstücken beide Namen unterzeichnet, vorausgesetzt, daß er von dem anderen dazu ermächtigt ist. Indessen halte ich diese Art der Zeichnung nicht für zweckmäßig.

Ich finde möglicherweise in dieser Hinsicht nicht ihren Beifall, glaube aber, diesen Punkt nicht übergehen zu dürfen, schon deshalb, weil mir gerade in meiner gerichtlichen Tätigkeit wiederholt Beispiele von Firmenführung der Architekten begegnet sind, bei denen sich dann im Laufe des Rechtsstreites Unzuträglichkeiten ergeben haben.

5. Verhältnis der Architekten zu ihren Angestellten. Auch in das rechtliche Verhältnis der Architekten zu ihren Angestellten wird durch das Dasein von Architektenkammern Klarheit kommen. Die Angestellten von Architekten glauben häufig, daß sie den Vorschriften der Gewerbeordnung unterstehen, die in mancher Hinsicht günstiger sind als die allgemeinen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches, denen sie in Wahrheit unterstellt sind. So entsteht dann auch vielfach die irrtümliche Meinung, als sei für Streitigkeiten zwischen Architekten und ihren Angestellten das Gewerbegericht zuständig. Das ist tatsächlich nicht der Fall. Alle diese und ähnliche Fragen sind von selbst durch das Dasein von Architektenkammern geklärt.

Es ist ganz selbstverständlich, daß es im Sinne der Architekten liegen muß, einen nach jeder Richtung hin geachtet dastehenden Stand von Angestellten zu haben. Deshalb wird den Architektenkammern obliegen, den Stand der Angestellten nach Möglichkeit zu heben und nötigenfalls auf die Gesetzgebung einen entsprechenden Einfluß auszuüben. Es werden sich auch Streitigkeiten zwischen Angestellten und Architekten unter Umständen durch Anrufung der Architektenkammer leicht entscheiden lassen. Außerordentlich wichtig für die Angestellten ist die Versicherungspflicht. Ich muß hierbei auf den Vortrag verweisen, den ich vor einigen Jahren in diesem Kreise gehalten habe und der im wesentlichen in der „Deutschen Bauzeitung"[1]) veröffentlicht worden ist. Es mag genügen, für heute darauf hinzuweisen, daß das Reichs-Versicherungsamt die Angestellten der Architekten zur Unfallversicherung herangezogen hat unter der Begründung, daß die Architekten Gewerbetreibende im Sinne des Unfall-Versicherungsgesetzes seien. Eine solche Entscheidung wäre nicht möglich gewesen, wenn Architektenkammern bestanden hätten. Die Entscheidung ist den Architekten außerordentlich nachteilig, weil die Versicherungspflicht für alle Angestellten eintritt, wenn auch nur ein Angestellter auf einem Bau beschäftigt ist. Da eine Abänderung der erwähnten Entscheidung nicht zu erwarten ist, habe ich vorgeschlagen, daß die Architekten eine eigene Berufsgenossenschaft für das ganze deutsche Reich bilden mögen. Die Errichtung einer solchen Berufsgenossenschaft ist bei dem gegenwärtigen Rechtszustand schwierig, sodaß der Bundesrat sie vielleicht nicht genehmigen wird. Zu den Aufgaben der Architektenkammern würde es gehören, nach dieser Richtung hin das Erforderliche in die Wege zu leiten.

(Schluß folgt)

[1]) „Deutsche Bauzeitung" Jahrg. 1905, No. 48, 50; vergl. ferner Jahrg. 1906, No. 68, S. 456.

Wettbewerbe.

Wettbewerb Höhere Mädchenschule Peine. Es liefen 33 Entwürfe ein. Das Preisgericht beschloß, aus der Gesamtsumme der Preise von 3000 M. zwei II. Preise von je 1000 M. und zwei III. Preise von je 500 M. zu bilden. Der eine II. Preis fiel den Architekten Bürgel & Evers in Hannover zu; die drei übrigen Preise gewann Hr. Arch. Usadel in Hannover. Das Preisgericht hat keine Entwürfe zum Ankauf vorgeschlagen. —

Inhalt: Ostmärker-Hof des Herrn Ludwig Gütermann in Gutach im Breisgau. (Schluß.) — Vom Wettbewerb um die Luftschiffbauhalle Zeppelin's. — Ueber Architektenkammern. (Fortsetzung.) — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Ostmärker-Hof des Herrn Ludwig Gütermann in Gutach im Breisgau.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

KÖNIGLICHES POSTGEBÄUDE AN DER ADLER- UND KAROLINEN-STRASSE IN NÜRNBERG. * ARCHITEKTEN: BAUAMTSASSESSOREN ROTH UND ULLMANN IN NÜRNBERG. * ANSICHT AN DER KAROLINEN-STRASSE. * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* XLIII. JAHRGANG 1909 * No. 11. *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
XLIII. JAHRGANG. № 11. BERLIN, DEN 6. FEBRUAR 1909.

Eingang zur Schalterhalle an der Adlerstraße.

Königliches Postgebäude an der Adler- und der Karolinen-Straße in Nürnberg.

Architekten: kgl. Bauamts-Assessoren Roth und Ullmann in Nürnberg. Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 71 und 72.

Das alte Posthaus in der Karolinen-Straße in Nürnberg erwies sich bei der großen Ausdehnung, welche insbesondere der Telephonverkehr annahm, als unzureichend, weshalb ein Neubau errichtet werden mußte. Da das alte Posthaus in Zukunft als Telegraphen-Gebäude verwendet und aus betriebstechnischen Gründen der Neubau möglichst in der Nähe dieses Gebäudes errichtet werden sollte, wurde das in nächster Nähe gelegene, dem Aerar gehörige alte Bezirksamts- und Rentamts-Gebäude als Bauplatz gewählt und durch Zukauf des Guldmann'schen Anwesens an der Adlerstraße derart vergrößert, daß der nunmehr zur Verfügung stehende Bauplatz sich von der Karolinen-Straße bis zur Adler-Straße in einer mittleren Länge von 60 m und einer Breite von 32 m erstreckte. Leider mußten hierbei einige historisch und architektonisch interessante Gebäudeteile dem Neubau zum Opfer fallen.

Die Haupt-Fassaden wurden naturgemäß gegen die Karolinen- und die Adlerstraße gerichtet, die Schalterhalle wurde längs des Ebracher-Gäßchens gelegt und mit Ober- und Seitenlicht beleuchtet. Der verbleibende Hofraum erhielt von der Karolinen- und der Adlerstraße eine Zufahrt.

Das Kellergeschoß enthält die Heizungs- und Ventilations-Anlage mit Kohlenräumen, die Räume für Kabelzuleitung, die Einführungsräume für die Kabel, einen Maschinenraum, einen Akkumulatorenraum, Arbeits- und Baderäume, sowie einige Keller für den Hausmeister und eine Waschküche. Im Erdgeschoß sind untergebracht die Schalter-Halle mit 2 Vestibülen, der Abfertigungsraum mit Verladerampe, Garderoben und einige Bureauräume. In einem Zwischengeschoß befinden sich zwei Diener-Wohnungen. Im I. Obergeschoß liegen Räume für die Postbezirkskasse und für das später zu errichtende Scheckamt. Das II. Obergeschoß enthält Bureauräume für die Beamten des Telephondienstes, Garderoben und Schlafräume für die Telephonistinnen, ein Meß-, ein Störungs-Bureau und eine Anzahl von Reserveräumen. Im III. Obergeschoß sind untergebracht die Orts-Umschaltestelle, die Fernleitungsstelle, 2 Werkstätten, ein Erholungsraum und einige Bureauräume.

Der Verkehr zwischen den einzelnen Stockwerken wird durch zwei massive Treppen, einen hydraulischen Personenaufzug mit elektrischer Steuerung und einen elektrischen Lastenaufzug vermittelt.

Die Fassaden sind in Sandstein mit reicher Bildhauerarbeit, die Hofseiten in Backsteinmauerwerk mit Maltalit-Verputz ausgeführt.

Das Gebäude ist mit Niederdruck-Dampfheizung, die größeren Räume sind mit Ventilations-Anlage versehen. Die Decken sind als Massiv-Decken (System Dressel) konstruiert und mit Linoleum auf Maltalit-Estrich belegt. Die Vestibüle, Schalter-Halle und Aborte haben Mettlacher Plattenbelag erhalten, die Keller-Fußböden sind mit Zement- und Asphalt-Estrich versehen; die Treppen sind massiv, die Wände der Schalter-Halle mit Marmor verkleidet.

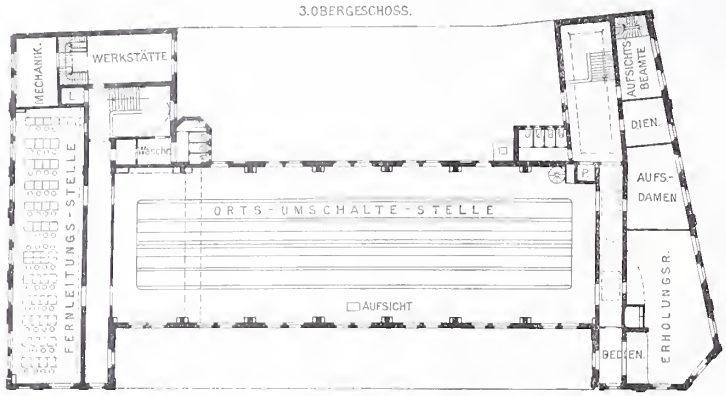
Die Beleuchtung sämtlicher Räume ist elektrisch, Gasleitung besteht für technische Zwecke, die Kassen sind mit elektrischer Alarmvorrichtung versehen; außerdem sind 10 Feuer-Hydranten, Anschluß an die städtische Kanalisation und Wasserleitung vorgesehen.

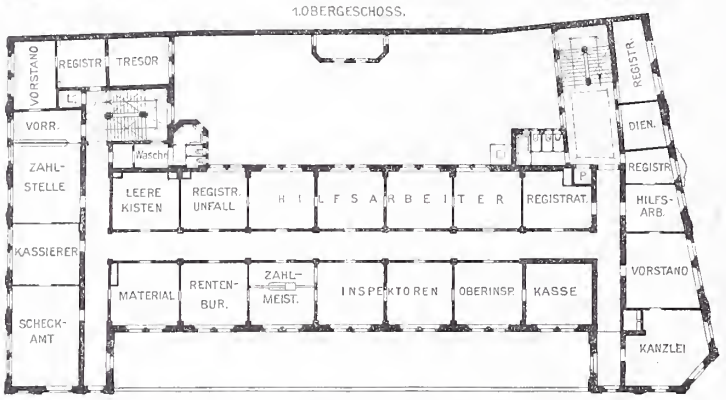
Der Dachstuhl ist mit Ausnahme der eisernen Dachbinder über dem Umschaltesaal aus Holz und mit Plattziegeln eingedeckt, die Dachrinnen und Abfallrohre, sowie der Ventlationsturm sind von Kupfer.

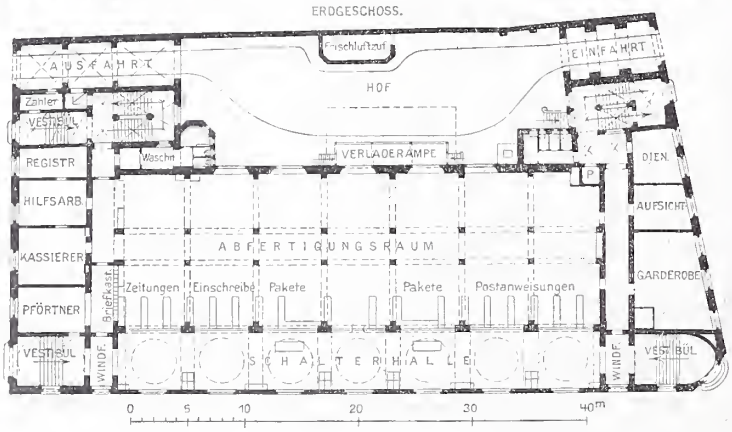
Die Baukosten betrugen 898000 M. Das Gebäude kostete mit Ausschluß der Nebenanlagen 740835 M., der Kubikmeter umbauter Raum, vom Kellerfußboden bis Hauptgesims-Oberkante gemessen, 21,90 M.; der Aufwand für die Nebenanlagen betrug 132795 M.

Die Entwurfsarbeiten wurden vom k. Bauamts-Assessor Roth gefertigt. Die Bearbeitung des endgültigen Entwurfes und die Bauleitung erfolgten durch den Bauamtsassessor Ludwig Ullmann des k. Landbauamtes Nürnberg.

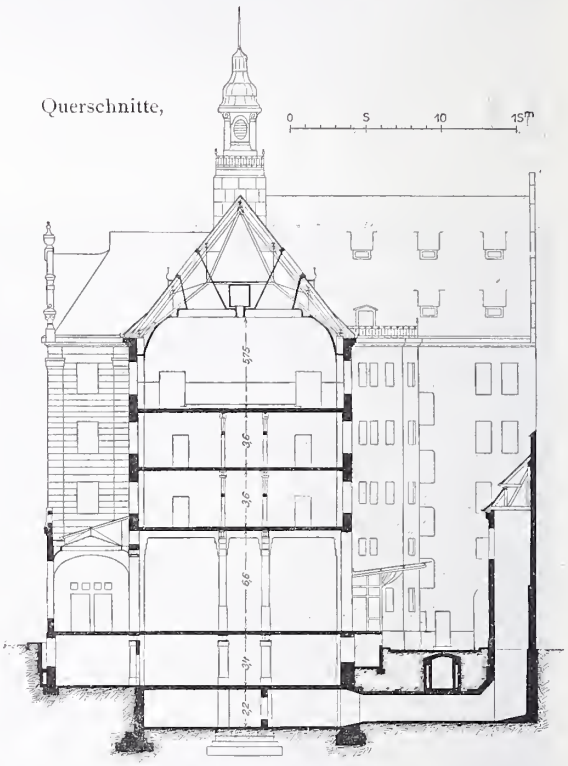
Die Bildhauerarbeiten wurden zum größten Teil durch Bildhauer Philipp Kittler in Nürnberg ausgeführt. Der Karton zu dem Mosaikbild am südlichen Eingang zur Schalterhalle stammt von Maler H. Schwabe in Nürnberg. —

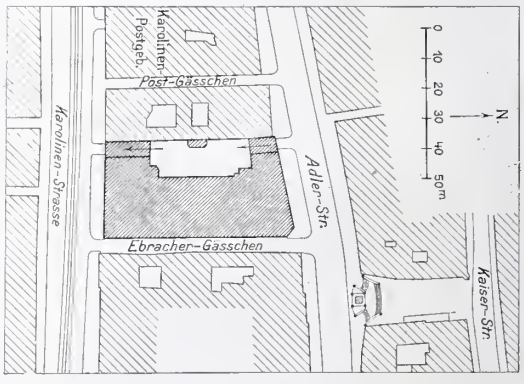






Querschnitte,





Vereine.

Architekten- u. Ingenieur-Verein zu Magdeburg. Sitzung am 7. Oktober 1908. In Abwesenheit der beiden Vorsitzenden leitet Hr. Berner die Versammlung und begrüßt die Anwesenden zu Beginn des Winterhalbjahres. Nach Erledigung geschäftlicher Mitteilungen kommt eine Eingabe an den Magistrat zur Verlesung, welche die Prüfung und Aenderung der Fluchtlinienpläne der Stadt bezweckt. Dieselbe wird zur nochmaligen Durcharbeitung an den Arbeitsausschuß zurückgegeben.

Hr. Berner berichtet sodann über die Abgeordneten-Versammlung in Danzig und die sich daran anschließende Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. An diese allgemein interessierenden Mitteilungen knüpft sich eine rege Aussprache über die in Vorschlag gebrachten Aenderungen in der Ausbildung der Techniker.

Sitzung am 4. November 1908. Hr. Ob.-Brt. Roloff legt nach Eröffnung der Sitzung und Erledigung der Eingänge die Eingabe an den Magistrat bezüglich der Neubearbeitung der Fluchtlinienpläne vor, worauf ihre Absendung beschlossen wird.

Hr. Harms berichtet in eingehender und fesselnder Weise über den Denkmalpflegetag in Lübeck und gibt unter Vorlage einer großen Anzahl Ansichtskarten eine Beschreibung der Städte Lübeck und Wismar, wofür ihm reicher Beifall gezollt wird. Es folgt die Wahl des Entlastungsausschusses für den Vorstand. B.

Abfertigungsraum.

Schalterhalle.

Königliches Postgebäude an der Adler- und der Karolinen-Straße in Nürnberg.

Architekten: kgl. Bauamts-Assessoren Roth und Ullmann in Nürnberg.

Sitzung am 9. Dezember 1908. Der Vorsitzende, Hr. Ob.-Brt. Roloff, verliest unter den Eingängen zwei Schreiben des Verbands-Vorstandes, von denen eines die freiwillige Spende zur Sammlung eines Vermögensgrundstockes für den Verband behandelt, das andere an die Erledigung der Fragebogen für das Bürgerhauswerk und die genauere Feststellung der Mitglieder-Verzeichnisse erinnert.

Nach dem Bericht des Entlastungs-Ausschusses findet die Neuwahl des Vorstandes statt. Mit Ausnahme des derzeitigen Schriftführers, welcher eine Wahl ablehnt, werden die bisherigen Vorstandsmitglieder wiedergewählt, außerdem neu Hr. Freise. Der Vorstand für das Jahr 1909 besteht demnach aus den Hrn. Ob.-Brt. Roloff, 1. Vorsitz., Bauinsp. Mierau, 2. Vorsitz., Bauinsp. Roßler, 1. Schriftf., Reg.-Bmstr. Freise, 2. Schriftf., Bauinsp. Büttner, Säckelmstr. Nachdem Hr. Roloff dem aus dem Vorstande scheidenden Kollegen Berner für seine sechsjährige Amtstätigkeit gedankt, berichtet Hr. Brt. Beer über die Ursachen der schlechten Beschaffenheit des städt. Leitungswassers, Hr. Mierau über die Ergebnisse des Pumpversuches im Fiener Bruch. An diese Auslassungen knüpft sich eine lebhafte Aussprache. Hr. Roloff schließt mit dem Wunsche, daß die Vereinstätigkeit im kommenden Jahre eine recht rege sein möge. — B.

Wettbewerbe.

Wettbewerb Kurhaus-Neubau Warnemünde-Rostock. Das neue Kurhaus soll auf einem Gelände am Strand der Ostsee errichtet werden, das von der See- und der Moltke-Straße im Winkel begrenzt wird und an das sich Anlagen anschließen. In ihm sind 4 Raumgruppen unterzubringen, und zwar eine Gruppe Gesellschaftsräume mit 2 Salen von 600 und 200 qm, eine Gruppe Restaurationsräume, ferner Verwaltungs- und Wirtschaftsräume. Die Gruppierung der Anlage sowie die Erwägung darüber, welche Teile ein- oder mehrgeschossig anzulegen sind, bleiben den Bewerbern ebenso überlassen, wie die Wahl des Stiles. Der Bau ist als schlichter Putzbau mit guter Umrißlinie aufzufassen. Wasserkünste und Beleuchtungskörper, sowie architektonisch geordnete Gartenanlagen können in das Gesamtbild einbezogen werden. Die Hauptzeichnungen sind 1 : 200 verlangt. Mit dankenswerter Entschiedenheit behält sich die Badeverwaltung alle Freiheit in bezug auf die Ausführung und die Benutzung der preisgekrönten und angekauften Entwürfe für die Zwecke derselben vor. Damit wissen die Bewerber mit voller Klarheit, woran sie sind. —

Wettbewerb Bebauungsplan Danzig-Schellmühl. Das der Bebauung zu erschließende Gelände des Reichsfiskus ist das ehemalige Gut Schellmühl an der Nordgrenze von Danzig, etwa 2,5 km von der inneren Stadt entfernt. Das etwas bewegte Gelände soll der Wohnungs-Genossenschaft Neuschottland in Erbbaurecht zur Errichtung von Wohnhäusern für Arbeiter, Handwerker, gering besoldete Beamte oder diesen sozial gleich stehenden Personen überlassen werden. Die angrenzenden Teile des Stadtgebietes Danzig nördlich vom Bärenweg sollen in ähnlicher Weise bebaut werden; ein weiterer Teil des Geländes des Stadtbezirkes Danzig soll mit besseren Wohnungen besiedelt werden, während ein dritter Teil der Errichtung von Fabrik-Anlagen vorbehalten ist. Aus den näheren Bedingungen für den Wettbewerb führen wir die Bestimmung an: „Straßen-Erweiterungen, kleinere platzbildende Rücksprünge, besonders an wichtigen Kreuzungen von Verkehrsstraßen, sind nach verkehrstechnischen und künstlerischen Gesichtspunkten anzulegen und auszugestalten“. Im Preisgericht befinden sich u. a. die Hrn. Reg.- und Brt. Herrmann in Berlin, Geh. Brt. Prof. Genzmer, Vermessungs-Dir. Block, Stadtbrt. Fehlhaber, Reg.- und Brt. Lehmbeck, Reg.-Bmstr. Schade und Stadtbauinsp. Dähne, sämtlich in Danzig. Reichsfiskus und Magistrat von Danzig übernehmen keinerlei Verpflichtung hinsichtlich der Ausführung eines preisgekrönten oder angekauften Entwurfes. Ueber die Rückerstattung der 5 M. für die Unterlagen enthalten diese keine Bestimmung. —

Orts-Umschaltehalle.

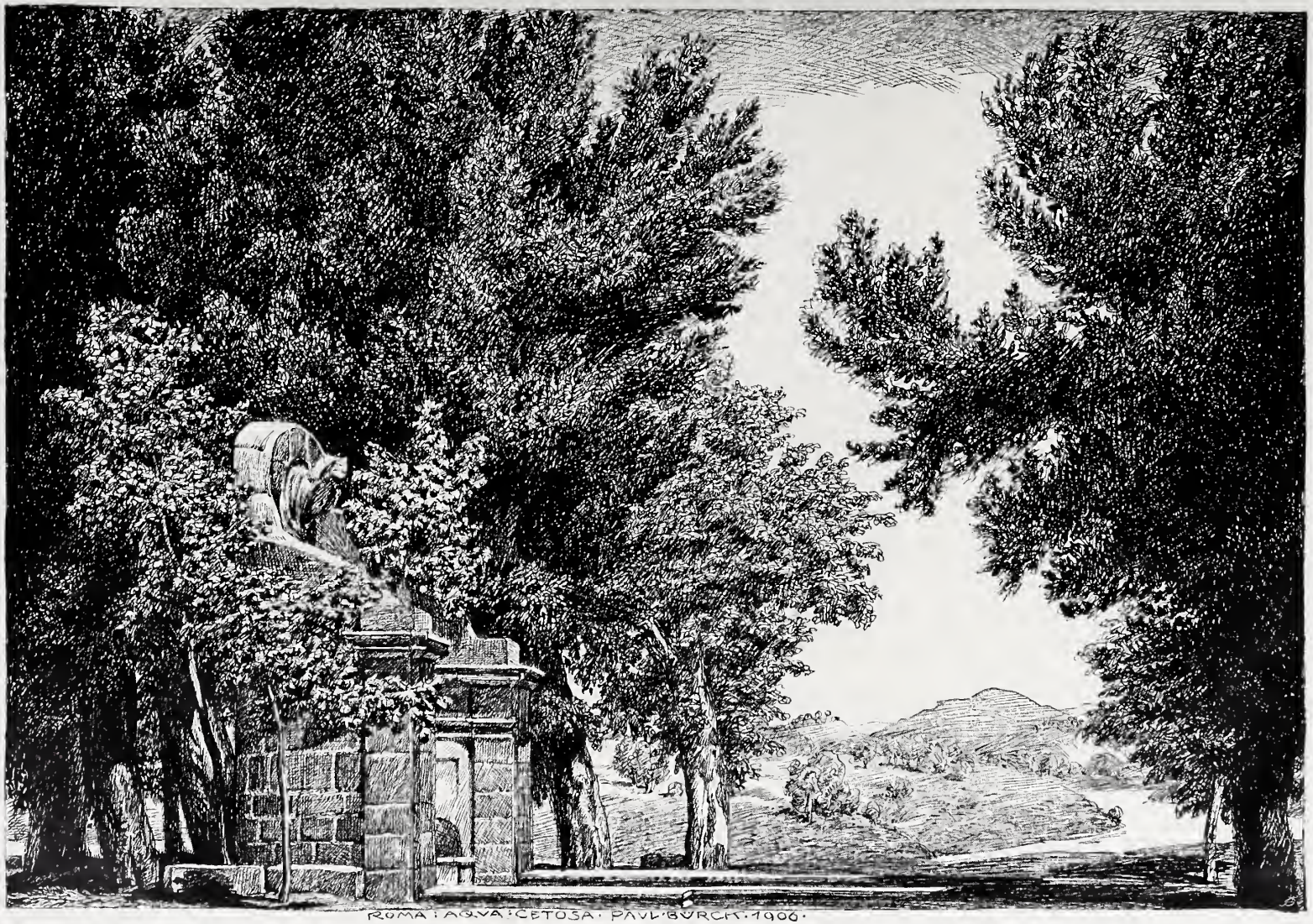
Königliches Postgebäude an der Adler- und der Karolinen-Straße in Nürnberg.

Architekten: kgl. Bauamts-Assessoren Roth und Ullmann in Nürnberg.

Inhalt: Königliches Postgebäude an der Adler- und der Karolinen-Straße in Nürnberg. — Vereine. — Wettbewerbe. —

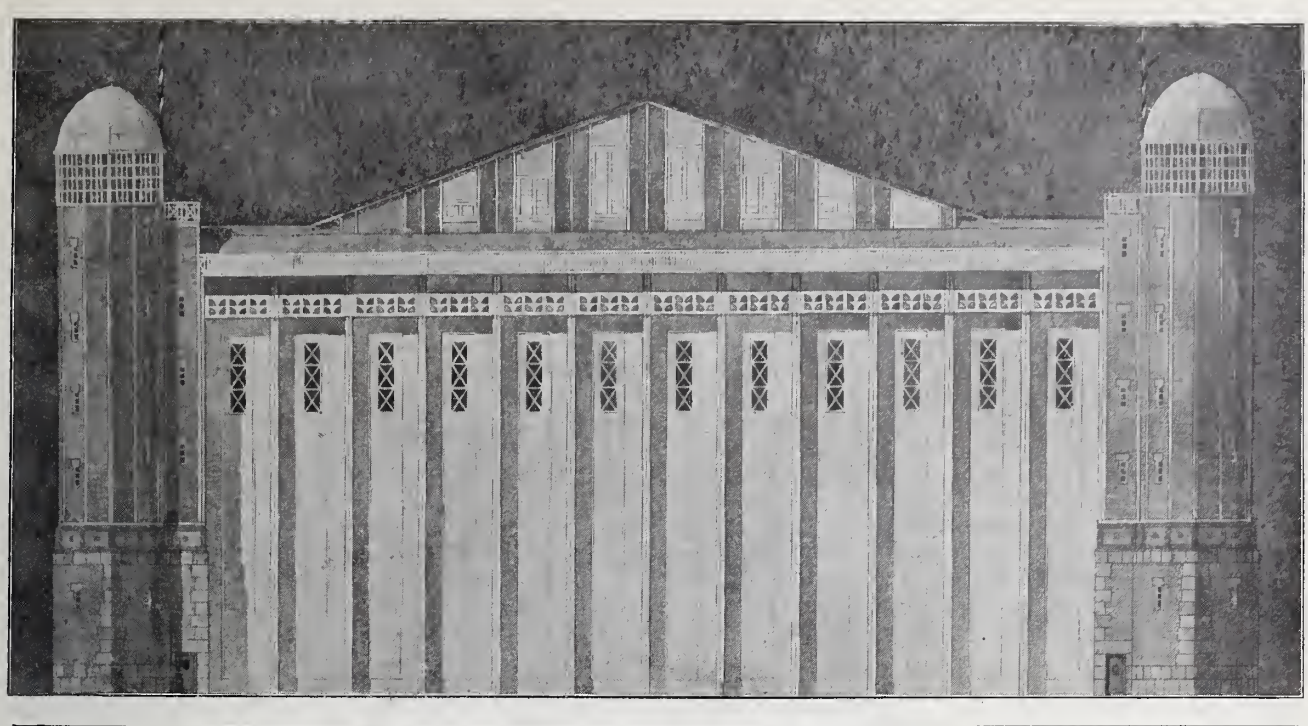
Hierzu eine Bildbeilage: Königliches Postgebäude an der Adler- und der Karolinen-Straße in Nürnberg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



REISE NACH ROM VON PAUL BÜRCK IN MÜNCHEN-LUSTHEIM. * 50 BLATT FEDERZEICHNUNGEN. VERLAG VON G. GROTE IN BERLIN. * AQUA ACETOSA. * * *

DEUTSCHE * * BAUZEITUNG * * XLIII. JAHRG. 1909, NO. 12.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº 12. BERLIN, DEN 10. FEBRUAR 1909.

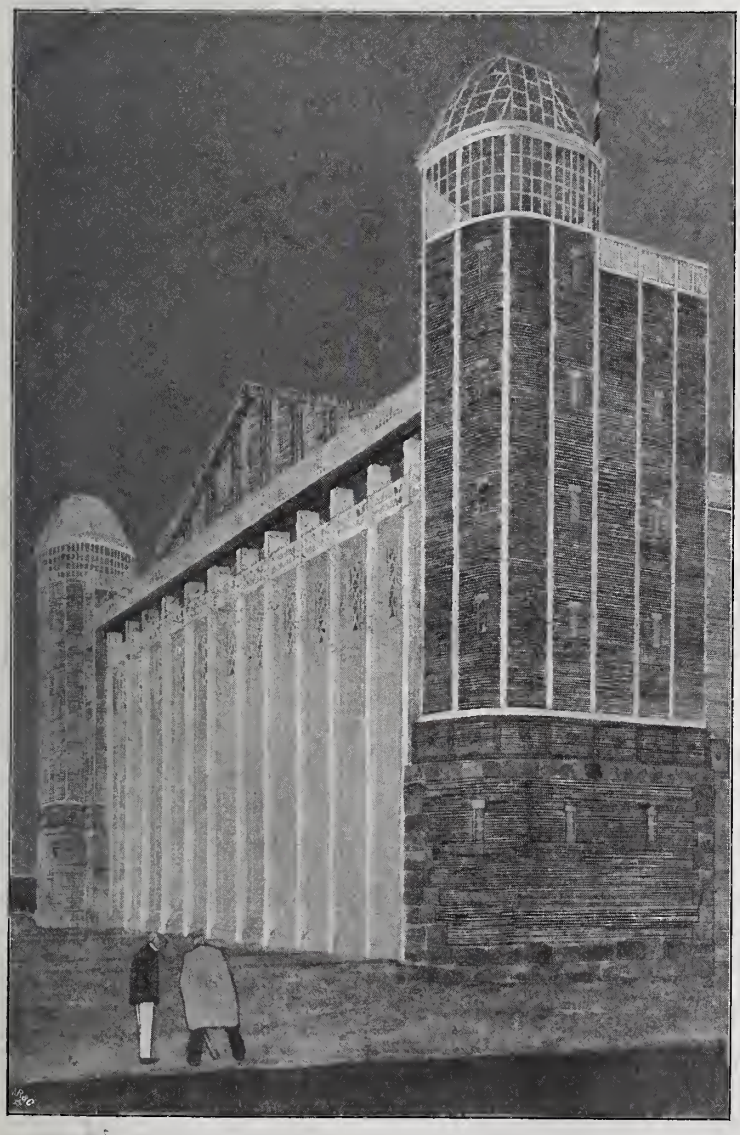


Abbildung 10 und 11. Entwurf der Gutehoffnungshütte. II. Preis, Architekt: Prof. Bruno Möhring in Berlin.

Vom Wettbewerb um die Luftschiffbauhalle Zeppelin's. (Fortsetzung.)

Hierzu die Abbildungen Seite 79.

Ueber die allgemeine Anordnung des von der Brückenbaugesellschaft Flender in Benrath bei Düsseldorf unter dem Kennwort „Regio Nova“ eingereichten Entwurfes, dem der I. Preis zufiel, geben die Abbildungen 2 u. 3 Aufschluß und zwar für diejenige Lösung, bei welcher die Tore mehrteilig gestaltet sind und sich kulissenartig seitlich in kleine Turmanbauten behufs Freigabe des vollen lichten Querschnittes einschieben lassen. Die Firma hat außerdem einen zweiten Entwurf eingereicht, bei welchem die Tore im ganzen über den freizuhaltenden Querschnitt emporgezogen werden. Dabei werden seitliche Türme mit erheblicher Höhe erforderlich, die zusammen mit dem hochgezogenen Tore beträchtlich über den übrigen Hallenbau hervorragen und daher für die Luftschiffe beim Landen doch bedenklich erscheinen. Die Tore, die in voller Fläche den Winddruck aufzunehmen und auf die Türme zu übertragen haben, müssen sehr stark ausgebildet sein und belasten die Konstruktion erheblich. Der Antrieb für die ausbalanzierten Tore gestaltet sich zwar einfach, im übrigen wird die Konstruktion aber teurer als die erstgenannte und hat den erwähnten Nachteilen keine ins Gewicht fallende Vorteile gegenüber zu stellen. Es sei daher auf diese Lösung nicht näher eingegangen, die außerdem die Gesamt-Anordnung der Halle nicht wesentlich beeinflußt.

Die Hallenkonstruktion zeigt eine übersichtliche und klare Durchbildung. Die Hallenbinder sind als einfache Zweigelenk-Fachwerkbogen ausgebildet und in 8 m Entfernung angeordnet, also in gleicher Entfernung wie die Lastpunkte der aufzuhängenden Luftschiffe.

Sie schmiegen sich mit ihren unteren Gurtungen dem Mindestprofil des lichten Raumes fast vollständig an. Es sind 19 regelmäßige Binderfelder vorhanden, sodaß die nutzbare Mindestlänge von 152 m eingehalten ist, die das Programm vorschrieb; dazu kommen dann noch je 3,6 m für die Torkammern, sodaß sich eine Gesamtlänge von 159,2 m ergibt. Zur Aufnahme des auf die Stirnflächen wirkenden Winddruckes ist über Toroberkante ein wagrechter Windträger eingelegt, außerdem ist das erste normale Binderfeld sorgfältig verstrebt. Die Binder werden bei der geringen Belastung verhältnismäßig leicht und erfordern nur kleine Fundamente, die in Beton ausgeführt sind und den späteren seitlichen Anbau einer weiteren Halle nicht behindern.

Die Dachfläche wird zwischen eisernen Pfetten, die in jedem Knotenpunkt des Binders angeordnet sind, von einer nur 6 cm starken Bimsbetondecke mit Eiseneinlagen gebildet. Der Bimsbeton umfaßt voutenartig die Pfetten, die als Gerber-Träger ausgebildet sind. Ueber dem Beton ist zur wasserdichten Abdeckung und zur Verringerung des Wärme-Durchlasses bei Sonnenbestrahlung hellfarbiges Ruberoid angenommen. Zur weiteren Isolierung gegen Wärme ist unter der oberen Abdeckung in gewissem Abstande eine

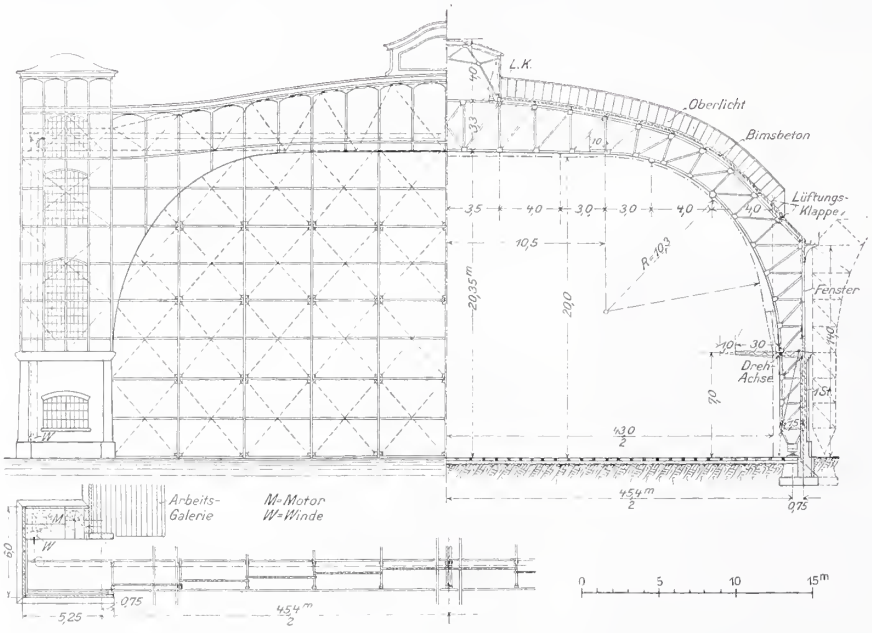


Abbildung 2. Entwurf der Brückenbaugesellschaft Flender in Benrath bei Düsseldorf. Kennwort: Regio Nova. I. Preis. Ansicht und Querschnitt, sowie Grundriß der Stirnwand.

(nicht eingezeichnete, aber mit veranschlagte und bei der Berechnung der Binder in Betracht gezogene) zweite Decke in Rabitzputz vorgesehen. Die Seitenflächen der Halle sind im unteren 7 m hohen Teile (bis zur Höhe der unteren Arbeitsgalerie) als 1 Stein starke Ziegelmauern ausgeführt, darüber in Eisenfachwerk mit $^1/_2$ Stein starker Ausmauerung. Der Kostenanschlag sieht noch eine innere Isolierung von 5 cm in Bimsbetondielen hinter der oberen Eisenfachwand vor. Damit dürfte den Ansprüchen an eine angemessene Isolierung genügt werden.

Die Beleuchtung der Halle ist außerordentlich reichlich. In jedem Binderfeld sind im Querschnitt dreieckförmige Oberlichte von rd. 4 m Breite angeordnet, die fast in voller Breite des Daches durchlaufen, sodaß sie abzüglich der in ganzer Firstlänge durchgeführten Lüftungslaterne je rd. $2 \cdot 21 = 42$ m Länge besitzen. Ihre Gesamtfläche ist also fast 50% der ganzen Hallen-Grundfläche. Die Oberlichte sind in Drahtglas gedacht; der Kostenanschlag sieht zur besseren Isolierung gegen Wärme in der Dachfläche unter den Oberlichten noch einen Abschluß durch Rohglas vor. In den Seitenwänden der Halle sind ferner Fenster mit Rohglas-Verglasung, die verdoppelt werden kann, in jedem Binderfeld angeordnet, von denen allerdings beim Anbau einer zweiten Halle die eine Seite ausgeschaltet würde, was jedoch auch bei den anderen Entwürfen zutrifft. Jedenfalls ist durch die gewählte Anordnung eine sehr günstige Beleuchtung in der ganzen Halle auch zwischen den beiden in Montage befindlichen Luftschiffen gesichert. Mit Rücksicht auf eine gute Isolierung der Dachfläche, die hinsichtlich der Wärmedurchlässigkeit ja eine besonders wichtige Rolle spielt, ist bei diesem Entwurf vielleicht sogar eine zu reichliche Oberlichtfläche vorgesehen.

Zur Lüftung der Halle ist eine in ganzer Länge durchlaufende Firstlaterne von 7 m Breite und 3 m Seitenhöhe mit beiderseitigen drehbaren Klappen angeordnet, die mittels einfacher mechanischer Verrichtungen von den oberen Galerien geschlossen und geöffnet werden können. Ebenso sind die Köpfe der Oberlichte als drehbare Klappen ausgebildet und in den seitlichen Fenstern sind 38 drehbare Lüftungsflügel eingesetzt, sodaß für Lüftung, namentlich nach oben, ebenfalls in fast überreichem Maße gesorgt ist.

Die beweglichen Arbeitsbühnen an den Hallen-Längsseiten sind einfach gestaltet und in einzelne Felder gleich der Binderentfernung aufgelöst. Sie bestehen aus je 8 Gitterwerk-Konsolen mit Holzbelag, die auf einer durchlaufenden Drehachse befestigt sind, die an den Bindern gelagert ist. Im Gebrauchs-Zustand stützt sich die Hinterkante der Plattform unter ein an der Hallenlängsseite befestigtes U-Eisen, mit dem sie verriegelt wird. Durch Anziehen einer Zugstange, die an dem kurzen, durch Beton beschwerten Hinterarm der Plattform angreift, wird diese leicht aufgeklappt. Zwei Mann sollen ein Galeriefeld bequem bewegen können.

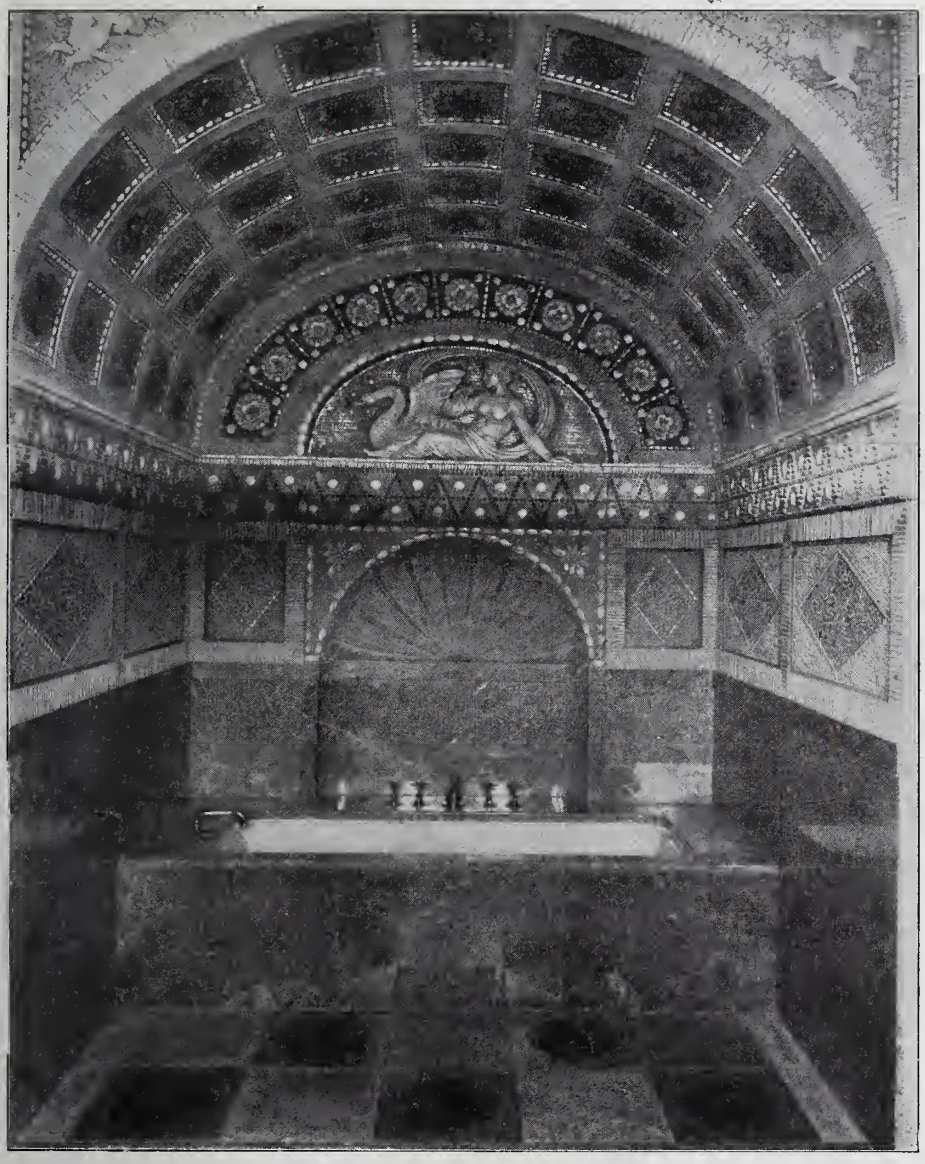
In billiger Weise ist der Hallen-Fußboden hergestellt. Auf einer 20 cm starken Sandschüttung sind $12 \cdot 14$ cm starke Lagerhölzer verlegt und auf diese ist ein 3 cm starker Fußbodenbelag aus überfalzten rauhen Tannenbohlen aufgenagelt. (Im Programm waren Holzdielen oder Holzpflaster zugelassen und 300 kg/qm Nutzlast vorgeschrieben.) Für die Werkstattszwecke erscheint bei der geringen Belastung ein solcher Fußboden ausreichend, doch sind die Lagerhölzer noch gegen Fäulnis zu imprägnieren. Bei den Eisenbeton-Entwürfen ist der Fußboden meist zu aufwendig auf Beton-Unterlage ausgebildet worden.

Die Torkonstruktion, die programmäßig an beiden Hallen-Enden in gleicher Weise vorzusehen war, ist in Abb. 3 im Querschnitt und ihrer Beziehung zur Halle, in Abb. 2 im Grundriß erkennbar. Abbildung 4 und 5 geben Querschnitt und Grundriß in größerem Maßstabe, Abbildung 6—9 die Einzelheiten der Konstruktion. Der Verschluß jeder Giebelwand besteht aus je 10 gleichartigen Scheiben von der vollen Höhe des lichten Profiles und je 4,3 m Breite, die im Grundriß staffelförmig angeordnet sind und sich zur Hälfte nach links und rechts verschieben. Die Scheiben schieben sich dabei kulissenartig hintereinander in die seitlichen Turmbauten ein und geben die volle Breite des lichten Profiles frei. Sie sind oben an Rollen aufgehängt, unten nur zwischen 2 auf kleinen Fundamenten gelagerten Winkeleisen seitlich geführt. Jede Scheibe besteht aus einem Rahmen mit Wellblechverkleidung und ist an ihrer der Hallenmitte zugekehrten Außenkante durch einen lotrechten Gitterträger versteift, der den auf die Scheibe entfallenden Winddruck einerseits auf den oberen, die Hallen-Stirnwand versteifenden Windträger, anderseits durch die untere seitliche Führung auf den Hallen-Fußboden überträgt. Da die Torscheiben sich übergreifen und gegeneinander stützen, so nimmt jeder Windträger gleichzeitig den Druck der nicht durch einen solchen Träger versteiften Kante der Nachbarscheibe auf.

Die Torscheiben sind oben auf Achsen mit Laufrädern gelagert, die sich auf Schienen bewegen, die

einerseits am letzten Binder, anderseits an einem die freie Oeffnung an der Stirnwand überspannenden Gitterträger gelagert sind. Da die Scheiben beim Zusammenschieben des Tores aneinander vorbeilaufen müssen, konnten nur die beiden mittleren Torscheiben zwei Laufachsen erhalten, während die anderen nur je eine solche an ihrer Außenkante besitzen. An der Innenkante stützt sich dagegen jede Scheibe mit Rollen auf die vorhergehende Scheibe, die ihr gleichzeitig als Führung dient. Die Oeffnung und das Schließen jedes einzelnen Torflügels erfolgen für sich durch ein Drahtseil, das einerseits oben über das Tor hinweg und über eine Rolle geführt ist, die auf einer Traverse des Windträgers ihr Lager findet, anderseits mittels Leitrollen zu den Seiltrommeln geführt wird, die von einem Elektromotor angetrieben werden. Der eine Arm dieses Seiles ist mit der mittleren Torscheibe fest verbunden, sodaß je nach der Bewegung des Seiles diese vor- oder rückwärts bewegt werden kann. Beim Oeffnen wird dabei zunächst die mittlere Scheibe um ihre volle Breite zurückgezogen, wobei sie sich hinter die nächste Scheibe schiebt, diese dann durch einen Anschlag mitnimmt usw., bis sämtliche Scheiben in den Turm zurückgezogen sind. Dieser bietet gleichzeitig Platz für die Antrieb-Vorrichtungen und für Treppen, die zu den Arbeitsgalerien in die Halle führen. Soll später eine zweite Halle neben der ersten angebaut werden, so soll der Turm abwechselnd für die Aufnahme der Tore der einen oder anderen Halle dienen, die dann allerdings nicht gleichzeitig geöffnet werden können. Daß ein gleichzeitiges Oeffnen der Tore der beiden benachbarten Hallen erforderlich würde, ist jedoch nicht sehr wahrscheinlich, sodaß also eine solche Anordnung nicht als ein Betriebshindernis anzusehen ist. Allerdings kann die zweite Halle nur in einem Abstand von etwa 2 m von der ersten erbaut werden, da der 6 m breite Turm vor jede Hallenwand nur um etwa 2 m vorspringen darf, wenn das volle lichte Profil in der Einfahrt frei gehalten werden soll.

Eine Abdichtung der einzelnen Torscheiben gegeneinander und gegen den oberen und unteren Anschlag ist natürlich nur in gewissen Grenzen möglich und durch die staffelförmige Anordnung der Scheiben im Grundriß noch erschwert. Darin liegt eine gewisse Schwäche der vielteiligen Tore, die dafür den Vorzug der leichten und einfachen Bewegung und vor allem den haben, im geöffneten Zustande wenig Raum fortzunehmen. Im Vergleich zu der Wand- und Dachbildung ist die Isolierung der Tore, die nur eine einfache Wellblechhaut erhalten sollen, gering, was bei der großen Fläche der Tor-Abschlüsse doch ins Gewicht fällt. Auffallend erscheint übrigens bei dem hier vorgeschlagenen Antrieb der stark exzentrische Angriff des Seilzuges auf die letzten Torscheiben. Mit der zunehmenden Exzentrizität wächst aber auch die Zahl der gleichzeitig zu verschiebenden Scheiben und damit das zu bewegende Gewicht. Außerdem schieben sich gleichzeitig die Laufachsen immer dichter zusammen, sodaß ein Ecken der Scheiben wohl nicht in dem Maße eintreten könnte, daß eine Behinderung der Bewegung zu befürchten ist. Was im übrigen die Lagerung der Torflügel anbetrifft, so gibt in dieser Hinsicht das Preisgericht auch der oberen Aufhängung den Vorzug vor der unteren Abstützung, die sich im übrigen einfacher gestalten würde.



Bilderaum.
Ostmärkerhof des Hrn. L. Gütermann in Gutach im Breisgau.
Architekt: Rud. Schmid in Freiburg im Breisgau. (Text in No. 9 und 10.)

Das Aeußere des Bauwerkes ist ganz schmucklos als reiner Nutzbau gehalten. Eine aufwendige Architektur anzuwenden war hier auch nicht am Platze, um so weniger, als die Halle, die weitab vom See auf einem ausgedehnten und für das große Publikum jedenfalls verschlossenen Gelände hinter der Stadt erbaut wird, auch im Landschaftsbild nicht besonders in die Erscheinung treten wird. Immerhin aber sollte an dieser Stätte des Schaffens, auf die sich die Aufmerksamkeit der ganzen Welt richtet, doch auch eine ästhetisch befriedigende Gesamt-Erscheinung angestrebt werden. Daß das ohne große Mittel auch bei den Entwürfen in Eisen durch eine Veredelung der Konstruktion möglich ist, zeigt der an zweiter Stelle preisgekrönte Entwurf der Gutehoffnungshütte, der unter Mitwirkung des Architekten Prof. Bruno Möhring entstanden ist. (Vergl. die Abbildungen 10 und 11 am Kopfe.) Es ist zu hoffen, daß die Luftschiffbau-Gesellschaft bei der Ausführung der Halle auch diese Frage noch einmal in Betracht zieht. —

(Fortsetzung folgt.)

Vereine.

Vereinigung Berliner Architekten. V. ordent. Versammlung vom 17. Dez. 1908. Vorsitzender: Hr. Kayser. Der Antrag des Vorstandes, als freiwillige Spende zur Gewinnung eines Vermögens des „Verbandes Deutscher Arch.- u. Ing.-Vereine“ 5000 M. aus der Kasse der Vereinigung beizusteuern, wurde vom Vorsitzenden in warmen Worten begründet und darauf einstimmig angenommen.

Den Vortrag des Abends hielt Hr. Garteninsp. Zahn-Steglitz über „Die Entwicklung von Steglitz in den letzten Jahren, unter besonderer Berücksichtigung der gärtnerischen Anlagen“. Der Vortragende erläuterte zunächst die schnelle Entwicklung, welche Steglitz in den letzten Jahren genommen. Ungünstig für die Entwicklung ist die Durchführung des Eisenbahnkörpers, so vorteilhaft sonst die Nähe der Eisenbahn ist.

Um den alten Kern, die Kirche und den Dorfanger, hat sich das neue Steglitz entwickelt; von dem alten Steglitz ist nur noch wenig vorhanden. Ueber die Hälfte des Geländes gehört der geschlossenen Bauweise an. Auch ein Fabrik-Viertel hat Steglitz am Teltow-Kanal. Leider hat der schönste Teil des Stadtgebietes, der Fichteberg, seinerzeit eine Aufteilung erfahren, die allen künstlerischen und praktischen Grundsätzen widerspricht, denn, obwohl hier Höhenunterschiede von 15 bis 18 m vorhanden sind, so sind die Straßen in geraden Linien über den Berg fortgeführt, teilweise mit Steigungen von 1 : 14. Bei den neueren Teilen von Steglitz sieht man ein größeres Verständnis für eine gesunde und schöne Entwicklung des Stadtplanes. Den Terrain-Gesellschaften und größeren Bodenbesitzern werden bei der Aufteilung ihrer Gelände freie Plätze und Gartenanlagen zur Pflicht gemacht. Im alten Steglitz sind einige kleinere Plätze nachträglich gärtnerisch behandelt worden, so der Stubenrauch-Platz, ein Platz an der Thorwaldsen-Straße und ein schmaler Platz in der Nähe des Eisenbahndammes.

Redner zeigt dann an der Hand großer Pläne die gärtnerische Gestaltung von einigen größeren Plätzen. So sind der Filandaplatz, der Platz an der Berg-Straße, der Platz 3, der Stadtpark an der Sedan-Straße nach den Entwürfen des Vortragenden ausgestaltet worden. Es ist lehrreich, zu sehen, in wie einfacher, praktischer und überzeugender Weise das geschehen ist. Besonders bemerkenswert war u. a. die Durchbildung des Platzes 3, bei welchem Höhenunterschiede von 2 m vorhanden waren und der tiefgelegene Teil zur Anlage eines künstlichen Sees ausgebildet wurde.

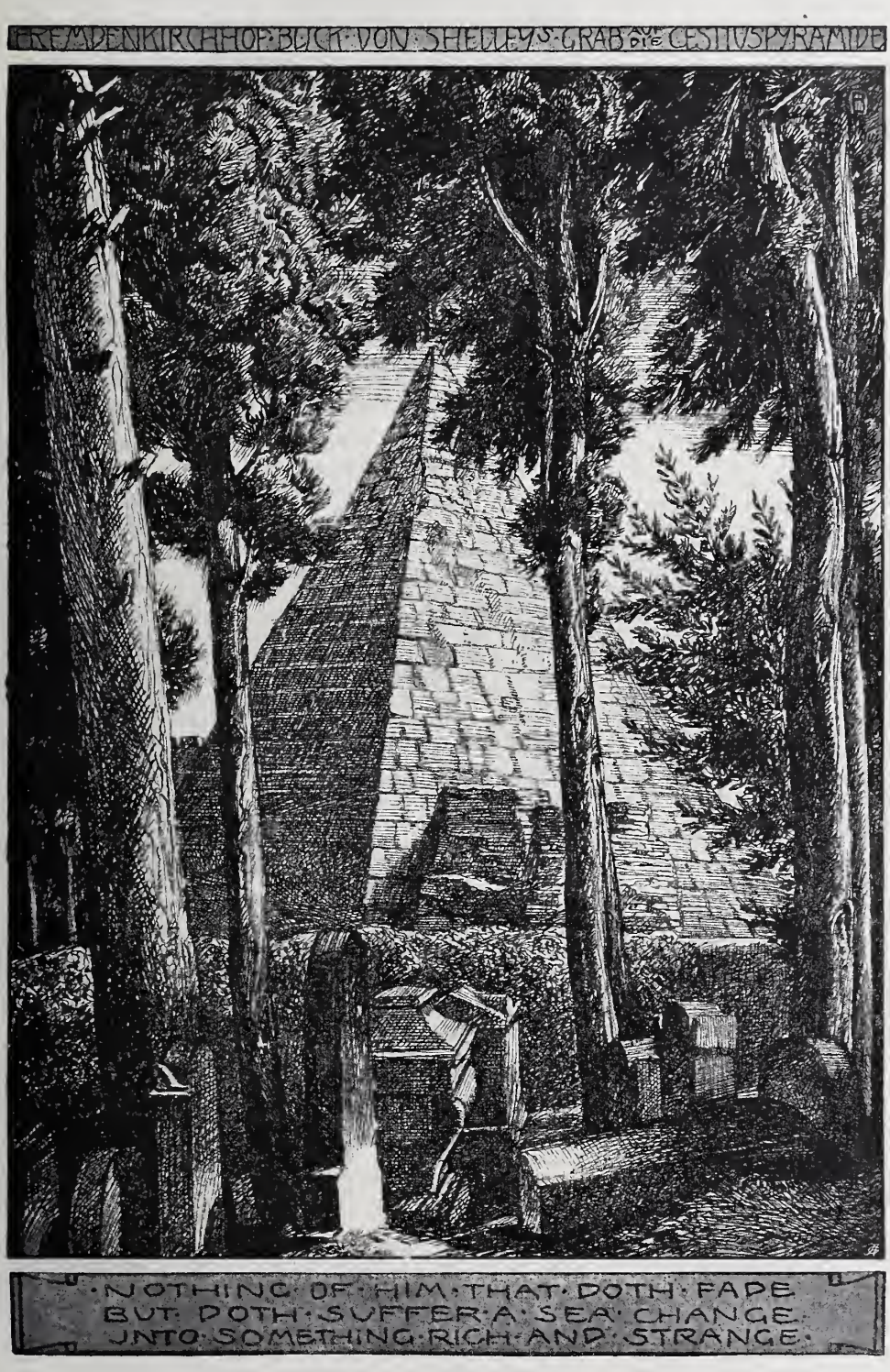
Weiterhin bespricht Redner eine größere Anlage: den Kirchenacker mit der schönen Aussicht unmittelbar am Botanischen Garten. Dieser Plan zeigt eine Anlage mit gut durchdachter Straßenführung, bei der sich in Wirklichkeit hübsche Bilder ergeben werden. Schließlich wurde ein Modell zur Verschönerung des kleinen Rathausplatzes gezeigt und erläutert. Eine vorhandene Baumgruppe soll für diesen Platz erhalten bleiben; im übrigen wird die Schmuckanlage vertieft angeordnet, um das Rathaus zu heben.

Auch diesmal war der Versammlungsraum durch eine

Villa d'Este in Tivoli.

Reise nach Rom. Von Paul Bürck in München-Lustheim. G. Grote'sche Verlagsbuchhandlung in Berlin.

interessante Ausstellung geschmückt, Werke des Malers Prof. Max Koch, der seine Studien aus Potsdam und Umgebung ausgestellt hatte und mit einigen Worten erläuterte. Die sehr flott dargestellten Bilder, welche die überraschende Vielseitigkeit des Meisters auf dem Gebiete der Landschafts- und Architektur-Malerei zeigten, fanden allgemeinen Beifall. — B.



Fremden-Kirchhof. Blick von Shelley's Grab auf die Cestius-Pyramide.
Reise nach Rom von Paul Bürck in München. G. Grote'sche Verlagsbuchhandlung in Berlin.

VII. ord. Versammlung vom 7. Jan. Vors. Hr. Kayser. In dieser Versammlung, zu welcher auch die Mitglieder des „Berliner Architekten-Vereins" und der Ortsgruppe Berlin des „Bundes deutscher Architekten" Einladung erhalten hatten, sprach Hr. Kammergerichtsrat Dr. Boethke als Gast über „Architektenkammern". Dem interessanten, vortrefflich bearbeiteten Vortrag, den wir in Nr. 9 ff. dieses Blattes abdruckten, schloß sich eine kurze Aussprache an, die zu dem Beschluß führte, es möchten zunächst die Vorstände der 3 Vereine mit einander bezüglich dieser Frage in Beziehung treten; außerdem wurde ein besonderer Diskussionsabend über „Architektenkammern" angesetzt. Den Beschluß des Abends bildeten Erläuterungen des Hrn. Reimarus zu den ausgestellten Entwürfen des engeren Wettbewerbes um den Erweiterungsbau des Gesellschaftshauses im Zoologischen Garten in Berlin. —

VIII. ord. Versammlung vom 4. Febr. unter Vorsitz des Hrn. Wolffenstein. Anwesend 36 Mitgl.

Hr. Stiehl sprach in längerer Ausführung über die Frage: „Wie könnten die Berliner Architekten künstlerischen Einfluß auf die Bautätigkeit der weiteren Umgebung Berlins gewinnen?" Er gab zunächst ein charakteristisches Bild davon, was heute in den ländlichen Ortschaften und kleinen Städten im näheren und weiteren Umkreise von Berlin geschieht und unterlassen wird; wie falscher bäuerlicher Ehrgeiz nach dem Städtischen und der Unverstand der Maurer- oder Baugewerksmeister das schönste Erbe der Vergangenheit zerstören und das anziehendste Landschaftsbild vernichten. Bei den Erörterungen über die Maßnahmen gegen diese Schäden vermied es der Redner in vorsichtiger Weise, utopische Wünsche zu äußern, sondern hielt sich unter Berufung auf das, was in anderen Ländern und Provinzen Deutschlands, in Bayern, Sachsen, Bremen usw., was durch den Bund Heimatschutz und sonstige Vereinigungen schon erfolgreich geschieht, an das Erreichbare. Dieses erblickte er in erster Linie in einer uneigennützigen persönlichen Einflußnahme auf den Bauherrn da, wo sich irgend Gelegenheit dazu bietet; denn der gute Wille, etwas Besseres zu machen, ist häufig latent vorhanden, es bedarf nur seiner Weckung. Um jedoch der heutigen bäuerlichen Unkultur systematisch zu steuern, genügt nicht die Einflußnahme des Einzelnen, sondern bedarf es der Mitarbeit der Behörden. Die Mittel und Wege zu beraten, durch welche das erreicht werden kann, schlug Redner ein Zusammengehen mit dem Architekten-Verein vor, das einzuleiten der Vorstand gebeten wurde. Auf die mit großem Beifall aufgenommenen Ausführungen Stiehl's folgte eine Aussprache, an der die Hrn. Jansen, Spindler und Straumer beteiligt waren.

Im Anschluß daran gab Hr. Herwarth ein mit vielen launigen Zügen ausgestattetes Bild über seine Entwicklung als Architekturmaler und besprach an der Hand der im Saale ausgestellten schönen Skizzen für Wandgemälde im preußischen Abgeordnetenhause und an anderer Stelle einige Grundzüge zur Beobachtung bei der Entstehung von architektonischen Wandbildern. Die Ausführungen des Künstlers lösten vielfach laute Heiterkeit aus.

Eine auf der Tagesordnung noch vorgesehene Besprechung über „Architektenkammern" wurde bei der vorgerückten Zeit und bei der Bedeutung des Gegenstandes auf Anregung des Hrn. Möhring auf die nächste Sitzung verschoben. In die Vereinigung wurde als neues Mitglied Hr. Gross aufgenommen. —

Vermischtes.

Sicherung der Bauforderungen. Unter dem 22. Jan. d. J. hat der Verband der Baugeschäfte von Berlin eine Bittschrift an die Mitglieder der Reichstags-Kommission gerichtet, die den bezüglichen Gesetzentwurf vorzuberaten hat. In dieser stellt er sich auf denselben Standpunkt, den ich in meinem Aufsatz vom 20 Jan. d. J. in No. 6 dieser Zeitung vertreten habe. Er bittet die Kommission, nur die strafrechtlichen Bestimmungen zur Sicherung der Bauforderungen mit einigen Aenderungen, die noch nicht einmal so weitgehend sind, wie die von mir vorgeschlagenen, aufrecht zu halten und das ganze übrige Gesetz zu verwerfen. Wenn schon die meist beteiligten Bauhandwerker, zu deren Schutz das Gesetz doch geschaffen werden soll, sich mit den strafrechtlichen Bestimmungen begnügen, weil sie von der Einführung des ganzen Gesetzes mehr eine Schädigung als eine Förderung ihrer Interessen befürchten, so sollte man eigentlich annehmen, daß der Kommission und dem Reichstag der Entschluß nicht schwer fallen sollte, das Gesetz bis auf die strafrechtlichen Bestimmungen abzulehnen. Hoffen wir, daß die Entscheidung in diesem Sinne zugunsten aller Beteiligten ausfallen möge. — R. Goldschmidt, Reg.-Bmstr.

Literatur.

Reise nach Rom. 50 Blatt Federzeichnungen. Oktober 1905 bis Mai 1906. Von Paul Bürck. Berlin 1906. G. Grote'sche Verlagsbuchhandlung. Pr. 20 M.

(Hierzu die beiden Bildbeilagen dieser Nummer und in No. 14, sowie die Abbildungen S. 76 und 77.)

„Ja, ich bin endlich in dieser Hauptstadt der Welt angelangt!“ ruft Goethe mit Begeisterung in der Niederschrift seiner italienischen Reise vom 1. November 1786 aus. Seine Sehnsucht nach der ewigen Stadt war so groß, daß er fürchtete, durch irgendwelchen Zwischenfall nicht dahin zu gelangen; erst unter Porta del Popolo war er sich gewiß, Rom zu haben. Und unendlich sind die Eindrücke auf sein empfängliches Gemüt: „Anderer Orten muß man das Bedeutende aufsuchen, hier werden wir davon überdrängt und überfüllt. Wie man geht und steht, zeigt sich ein landschaftliches Bild aller Art und Weise, Paläste und Ruinen, Gärten und Wildnis, Fernen und Engen, Häuschen, Ställe, Triumphbögen und Säulen, oft alles zusammen so nahe, daß es auf Ein Blatt gebracht werden könnte. Man müßte mit tausend Griffeln schreiben; was soll hier Eine Feder!“ Wenn hier Goethe den Zeichenstift mit seiner ungleich reicheren Sprache meint und ihn in bewußten Gegensatz setzt mit der begrenzten Darstellungskraft der Feder, dann hat Paul Bürck, der Urheber unserer prächtigen Zeichnungen aus Rom, das Goethe'sche Wort trefflich genutzt, denn seine 50 Blatt Federzeichnungen begleitet kein weiteres Wort als das über die Herkunft der Bilder, den Ort, an dem sie sich entfalten. Aber welche reiche künstlerische Sprache spricht aus ihnen, wieviel Gemüt strömt aus ihnen auf den Beschauer über! Die ersten 5 Blatt sind Darstellungen von unterwegs, von der Rheinbrücke in Basel, von der Burg Landskron im Birsigtal bei Basel, eines Schloßbaues in Bellinzona und vom Hafen, sowie aus der Altstadt von Genua. Dann aber hebt Rom an mit der Stadtmauer bei Porta Salaria, mit einer Osteria vor Porta del Popolo, mit den palatinischen Palästen und der Villa Mills auf dem Palatin, Mauerresten, von Pflanzen überwuchert, umsponnen von einem für den Rom-Neuling unerwarteten Maße von Poesie. In einer Ansicht von Porta Asinaria zeigt er das Verwachsen der Baumherrlichkeiten mit den Trümmern einer reichen Vergangenheit; in dem Porticus Octaviae und der Kirche Santa Maria in Campitelli am Ghetto schildert er das unbekümmerte und naive Eindringen späterer Jahrhunderte in die Kunst der Römer. Und wo er die Campagna mit den umlagernden Gebirgen zeichnet, trägt er in die Darstellung die ganze Liebe einer im Schwelgen in klassischen Erinnerungen glücklichen Natur. Welche Stimmung in dem Blatt der Porta Pinciana, in dem Blatt mit Shelley's Grab und der Cestius-Pyramide (S. 77). Zeichnet er die Kuppel von St. Peter, so stellt er sie dar, wie sie etwa dem erscheint, der von Orvieto her in Rom einfährt. Der Ponte Rotto, der Janusbogen, der Tempel des Mars, die Porta Maggiore entreißen unserem glänzenden Zeichner Bilder von eindrucksvoller Stimmung. Mit welcher Ueberzeugung gibt er die Ueppigkeit des Pflanzenwuchses von Villa Doria Pamphily wieder, wie weiß er das Charakteristische der Trümmer von Villa Adriana festzuhalten! Daß ihn Villa d'Este in Tivoli zu einem seiner schönsten Blätter begeistert (S. 76), ist kaum überraschend; wen überwältigte die heroische Poesie dieses Eden nicht! An die Auffassung Claude Lorrain's gemahnt die schöne Ansicht von Aqua Cetosa mit dem herrlichen Baumschmuck (Beilage). Und alle seine Eindrücke, die er auf dem Boden der ewigen Stadt empfangen, alle die Liebe zur klassischen Erde, welche die Romantik einer großen Vergangenheit in ihm geweckt, faßt er zusammen in dem unvergleichlichen elegischen Blatt „Abschied“, welches die reiche Kraft seiner glänzenden Darstellung in schönster Weise zeigt (Beilage zu No. 14). Man fühlt aus allen Darstellungen heraus, daß Bürck im Anblick all der Herrlichkeiten im Goethe'schen Sinne „ein Mitgenosse der großen Rathschlüsse des Schicksals“ wurde, durch welche im Wechsel der Zeiten Rom auf Rom folgte. Er traf mit dem großen Olympier auf „Spuren einer Herrlichkeit und einer Zerstörung, die beide über unsere Begriffe hinausgehen“.

„Ja, es ist Alles beseelt in deinen heiligen Mauern“
„Ewige Roma . . . . . .“
(Goethe, Elegien).

Ueber seine Gemütsstimmung beim Verlassen der ewigen Stadt legt sein „Abschied“ die wahrste Rechenschaft ab. —

Die Wirtschaftlichkeit bei den Städte-Entwässerungs-Verfahren. Von Dr.-Ing. Th. Heyd, Zivilingenieur in Darmstadt 203 Seiten mit 37 Abbildungen im Text. Verlag der Dr. Haas'schen Buchdruckerei in Mannheim. Preis 7 M.

Die vorliegende Schrift ist eine Erweiterung der Dissertation, welche der Verfasser vor kurzem zur Erlangung der Doktorwürde bei der Technischen Hochschule zu Stuttgart eingereicht hatte. Auch sind mehrere Abhandlungen verwertet, welche durch den Verfasser schon früher im „Gesundheits-Ingenieur“ veröffentlicht wurden, nämlich „Die Berechnung städtischer Kanäle unter verschiedenartigen Regenfällen“, 1905, „Die Kanalisation von Oppau“, 1906, „Das größte zulässige Gefälle in Kanälen“, 1908. Das Streben des Verfassers richtet sich, wie schon der Titel angibt, auf wirtschaftliche Planung zur Reinigung und Entwässerung von Städten, indem auf diesem Gebiet, wie er mit Recht bemerkt, manche Grundlagen noch ziemlich unsicher, Sache des Gefühles sind, und die Anlagen dann leicht nach Zweck und Kosten übertrieben werden. Es soll dagegen der Zweck möglichst scharf festgestellt und mit den geringsten Mitteln erreicht werden. Deshalb finden sich bei der Kanalisation, welcher der größte Teil der Schrift gewidmet ist, die Fragen der Regenmengen und Brauchwassermengen, der sogen. Verzögerung, der zweckmäßigsten Kanalquerschnitte, der allgemeinen Anordnung von Kanalnetzen usw. nach den bisherigen Erfahrungen und nach wissenschaftlichen Betrachtungen eingehend und klar dargelegt. Besonders schätzenswert dürften ferner die wirtschaftlichen Entwicklungen sein, welche sich auf den Vergleich zwischen verschiedenen Lösungen einer und derselben Aufgabe, auf den Ersatz einer klein begonnenen Anlage durch eine umfassendere in späterer Zeit, auf den Einfluß der Unterhaltungs- und Betriebskosten, auf das allmähliche Anwachsen der Zwecke und dergleichen mehr beziehen — Fragen, welche auch bei anderweitigen technischen Aufgaben, z. B. Eisenbahnen, Wasserkraft-Anlagen, gar oft wiederkehren und nicht immer scharf erledigt werden. Natürlich sind die behandelten Gegenstände und die Ergebnisse nicht durchweg „Neuheiten“ und werden auch auf den Technischen Hochschulen besprochen, aber ihre Darlegung und Zusammenstellung ist geschickt und praktisch. Das Buch kann daher sowohl angehenden als älteren Ingenieuren, welche die so wichtige wirtschaftliche Seite der Städte-Entwässerung gründlich studieren wollen, als Leitfaden bestens empfohlen werden. —

R. Baumeister in Karlsruhe.

Deutsche Städtebilder. Nach Originalen von H. Braun. Leipzig Verlag der „Illustrierten Zeitung“, J. J. Weber. Preis 2 M. —

In einem Folio-Hefte sind nach den Originalen des Malers H. Braun in autotypischer Wiedergabe 12 bekannte Städtebilder vereinigt, die zu dem Anziehendsten der deutschen Baukunst der Vergangenheit gehören. Die Uferstädte des Bodensees haben das Haus zum Goldenen Löwen in Konstanz, das Schloß von Meersburg und das durch Thiersch wiederhergestellte Rathaus in Lindau beigesteuert. Ein Blick auf die Stadtmauer in Nördlingen, die Ansicht der steinernen Donau-Brücke in Regensburg mit den malerischen Torbauten und dem dahinter aufsteigenden Dom, drei Ansichten aus Rothenburg ob der Tauber, die Rathaus-Gruppe aus Ochsenfurt am Main sind weitere malerische Bilder aus Süddeutschland, während das malerische Norddeutschland durch den Holzmarkt in Halberstadt, den Marktplatz in Goslar und den Stockturm mit dem Langgasser-Tor in Danzig vertreten ist. Die etwas derbe Darstellung der Blätter steht nicht ganz auf gleicher Höhe mit der poesievollen Auffassung der meisten Blätter. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für den Neubau eines Realgymnasiums in Tempelhof bei Berlin erläßt der Gemeinde-Vorstand für reichsdeutsche Architekten zum

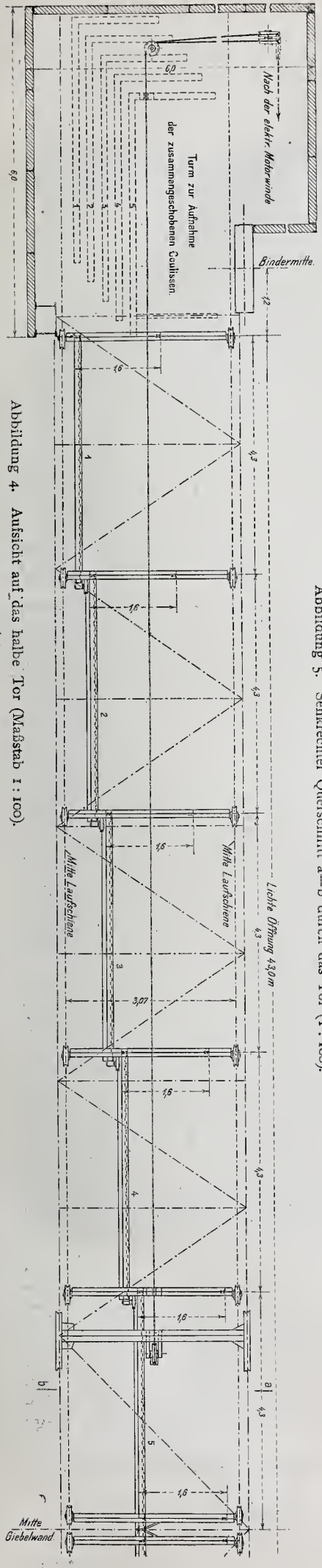


Abbildung 4. Aufsicht auf das halbe Tor (Maßstab 1 : 100).

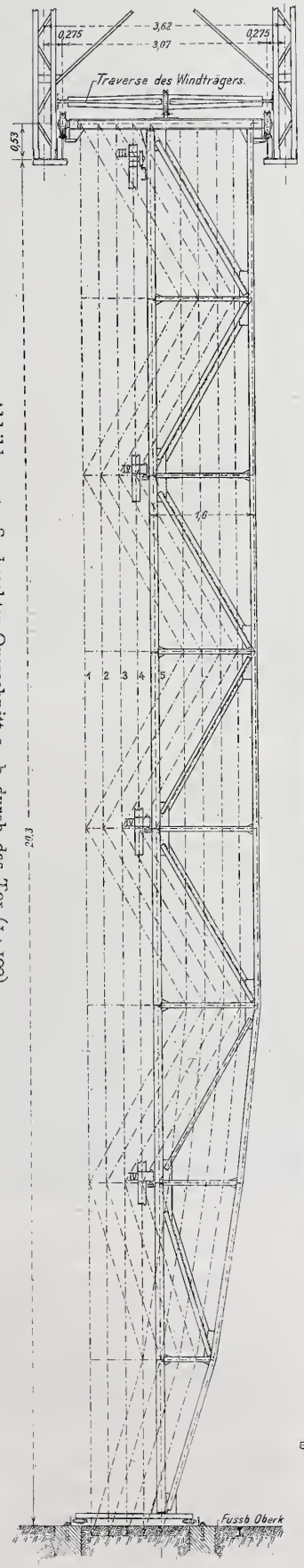


Abbildung 5. Senkrechter Querschnitt a—b durch das Tor (1 : 100).

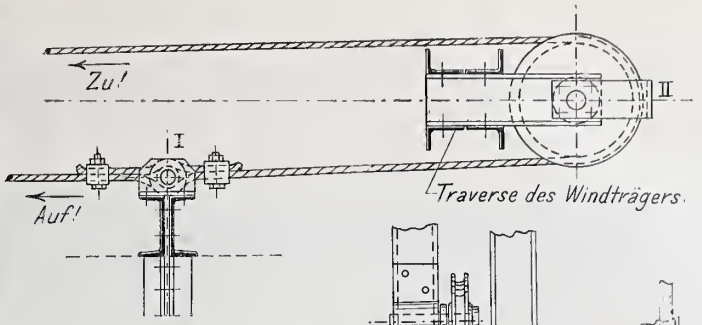


Abbildung 7. Antrieb der Torscheiben.

Abbildung 9. Einzelheit des Punktes bei IV (Abbildung 5).

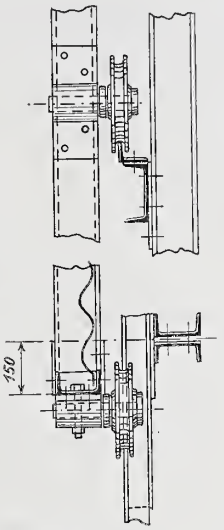
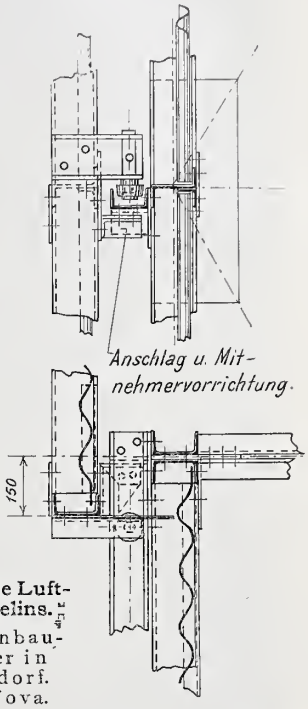


Abbildung 8. Einzelheit des Punktes bei III (Abbildung 5).



Vom Wettbewerb um die Luftschiff-Bauhalle Zeppelins.

Entwurf der Brückenbaugesellschaft Flender in Benrath bei Düsseldorf. Kennwort: Regio Nova. I. Preis.

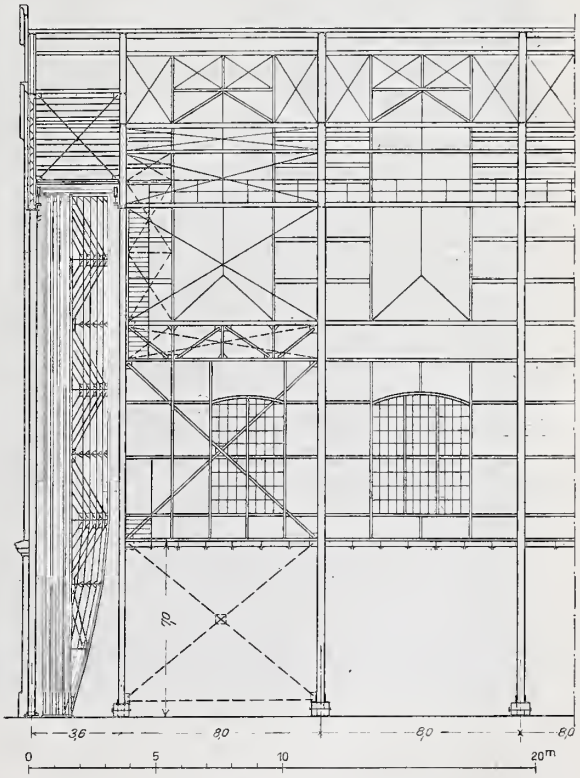


Abbildung 3. Teillängsschnitt durch die Halle mit Torkammer

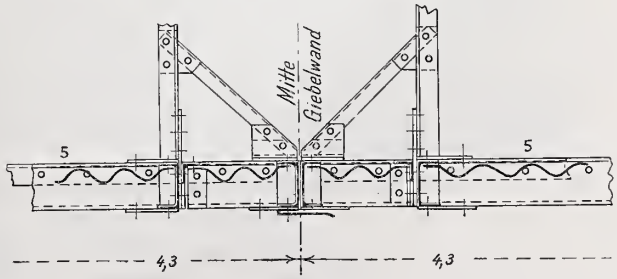


Abbildung 6. Wagrechter Schnitt in Tormitte.

15. Mai d. J. unter Verheißung dreier Preise von 2500, 1500 und 1000 M. Unter den Preisrichtern die Hrn. Geh. Brte. Franz Schwechten und Ludwig Hoffmann in Berlin, Stadtbrt. Herrnring in Wilmersdorf und Gemeindebmstr. Maske in Tempelhof. Ersatzmann Hr. Stadtbrt. Kiehl in Rixdorf. Unterlagen gegen 2,50 M., die zurückerstattet werden, durch den Gemeinde-Vorstand. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes für die Vorstadt Dresden-Plauen wird vom Rat in Dresden zum 15. Juni für die im Deutschen Reiche wohnenden Architekten und Ingenieure erlassen. 3 Preise von 3500, 2500 und 1500 M.; 5 Ankäufe für je 500 M. Unter den Preisrichtern die Hrn. Brt. Adam, Stadtbrt. Erlwein und Ob.-Brt. Klette in Dresden, Prof. Th. Fischer in München, sowie Prof. Th. Goecke und Geh. Brt. Hoffmann in Berlin. Unter den Ersatzleuten Prof. O. Hempel in Dresden. Unterlagen gegen 20 M., die zurückerstattet werden, durch das städt. Vermessungsamt Dresden-Altstadt, Große Plauen'sche Straße 17. —

In dem Wettbewerb betr. Bebauung des Marktplatzes, Neubau eines Rathauses sowie eines Spritzenhauses zu Delmenhorst gelangten die Preise nicht in der angekündigten Weise zur Verteilung. Aus dem I. und dem II. Preis von zusammen 3000 M. wurden zwei I. Preise von je 1500 M. gebildet und diese den Hrn. Arch. Emmingmann in Berlin und Hein & Stoffregen in Bremen verliehen. Den III. Preis errangen die Hrn. Hans und Heinrich Lassen in Bremen. Zum Ankauf wurden empfohlen Entwürfe der Hrn. H. W. Behrens und H. M. Fritsche in Bremen. —

Inhalt: Vom Wettbewerb um die Luftschiffhauhalle Zeppelin's. (Fortsetzung.) — Vereine. — Vermischtes. — Literatur. — Wettbewerbe. — Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. —

Hierzu eine Bildbeilage: Reise nach Rom von Paul Bürck in München-Lustheim.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Mitte Januar 1909.

An die Einzel-Vereine und an deren sämtliche Mitglieder!

Wir beehren uns, bekannt zu geben, daß die Denkschrift über

Die Stellung der Architekten und Ingenieure in den öffentlichen und privaten Verwaltungen,

deren weiteste Verbreitung die Abgeordneten-Versammlung 1908 in Danzig beschlossen hat, im Druck begriffen ist und in kurzer Zeit sowohl an die Einzel-Vereine in üblicher Zahl wie auch an jedes Mitglied der Einzel-Vereine versandt werden wird.

Der Inhalt der Denkschrift wird umfassen die Rede des Verbands-Vorsitzenden, die sich daran anschließende Besprechung in der Wander-Versammlung, drei Hauptsätze mit Erläuterungen in der Fassung, welche der in Danzig eingesetzte und hier mitunterzeichnete Ausschuß festgestellt hat.

Der Ausschuß hat ferner seit seinem Bestehen einen Arbeitsplan für die Grundfrage ausgearbeitet, in welcher Weise an den technischen Hochschulen den Disziplinen wirtschaftlicher und rechtlicher Natur eine bedeutungsvollere Stellung eingeräumt werden soll. Es ist beabsichtigt, daß am Sitze jeder technischen Hochschule etwa drei im Berufsleben stehende Männer mit etwa der gleichen Anzahl von Hochschullehrern in freundschaftlich vertraulicher Weise sich verständigen, wie die Wünsche des Berufes mit den Notwendigkeiten des akademischen Lehrbetriebes in Einklang gebracht werden können. Erst auf Grund einer solchen Einigung soll dann mit bestimmten Vorschlägen an die Hochschul-Verwaltungen herangetreten werden. Da auf diesem Gebiete der „Verein Deutscher Ingenieure“ ebenfalls tätig ist, sind zum Zwecke gemeinsamen oder parallelen Vorgehens Beziehungen angeknüpft worden. Weiterhin hat der Ausschuß einen Plan für seine eigene Organisation aufgestellt. Der eigentliche Ausschuß soll aus sieben Mitgliedern bestehen, die nicht dekorativ, sondern in ernster Arbeit tätig sein wollen und können, und deren Wohnsitze in angemessener Weise über ganz Deutschland verteilt sein sollen. Der erweiterte Ausschuß soll örtlich tätige Mitglieder und Ehrenmitglieder oder Förderer umfassen. Die örtlich tätigen Ausschußmitglieder sollen ihre eigenen Vereine, die in deren Bezirk gelegenen Hochschulen, die amtlichen Stellen des Staates, der Provinzen, Städte und Gemeinden, besondere Körperschaften und hervorragende Persönlichkeiten für die Ziele des Verbandes zu gewinnen suchen. Zu Ehrenmitgliedern oder Förderern werden Personen ernannt, die einem technischen Berufe nicht angehören.

Auf Anregung des Ausschusses hat der Verbands-Vorstand diejenigen Vereine, in deren Bezirk die Stellung der städtischen Baubeamten noch eine unbefriedigende ist, veranlaßt, hierwegen Schritte bei den Behörden und in der Oeffentlichkeit zu tun. Es sind bereits erfreuliche Beweise eingelaufen, daß in Bayern, Baden und Schleswig-Holstein die Anregung auf fruchtbaren Boden gefallen ist.

Vorbehalten bleiben für einen etwas späteren Zeitpunkt Anregungen an die Einzel-Vereine, wie die Studierenden der technischen Hochschulen und die in das Berufsleben neu eingetretenen Kollegen für die Ziele des Verbandes zu gewinnen sind und Anträge an die höchsten Staatsstellen wegen der technischen und wirtschaftlichen Fortbildung im Beginne des Berufslebens.

Wie aus alledem ersichtlich ist, lassen es die Organe des Verbandes nicht an Bemühungen fehlen, auf Worte auch Taten folgen zu lassen. Diese können aber nur dann zu einem erfreulichen Ziele führen, wenn auch die Vereine und ihre Mitglieder sich der gemeinsamen Sache hingeben, wenn sie Anregungen willig aufnehmen, selbst solche geben und wenn sie bei Behandlung einzelner Seiten des Problems oder seiner Gesamtheit Wissen, Erfahrung und Kraft freudig dem „Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ zur Verfügung stellen, der, alles Wollen und Können der Einzelnen zusammenfassend, unseren Stand an diejenige Stelle führen wird, die ihm zum Wohle des Vaterlandes bestimmt ist.

Wie weit die Zeit reif ist für unsere Bestrebungen, geht daraus hervor, daß von verschiedenen Seiten versucht wird, in gleicher Richtung zu arbeiten. So freudig der Verband es begrüßt, wenn seine Gedanken und Absichten auch über seinen Kreis hinausgetragen werden, so sehr müßte er es beklagen, wenn durch neue Organisationen, die sich außer Fühlung mit dem Verbande hielten, eine Abwendung und Zersplitterung der eigenen Kräfte und überhaupt Verwirrung und Arbeitsvergeudung entstehen würden.

Jede einzelne Kraft ist kostbar, aber nur, wenn sie sich mit allen anderen zu einer großen gemeinsamen Bewegung zusammenschließt. Wir bitten deshalb unsere Vereine und deren sämtliche Mitglieder, den Verband und seine Organe, die im vollen Vertrauen auf die in Danzig hervorgetretene Begeisterung ihre schwere Arbeit begonnen haben, in dauernder Treue bis zu dem dann unzweifelhaften Siege zur Seite zu stehen.

Der Vorstand des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine:

Reverdy. Koerte. Koelle. Schmick. Franzius.

Der Ausschuß für die Stellung der Architekten und Ingenieure:

Reverdy. Koehn. Frhr. v. Schmidt. Waldow. Franzius.

AEISZ-MUSIKHALLE IN HAMBURG. * ARCHITEKTEN: HALLER UND MEERWEIN IN HAMBURG. * ANSICHT DES HAUPTTREPPENHAUSES. * PHOTOGRAPH. AUFNAHME VON STRUMPER & CO. IN HAMBURG. * * * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 13. *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº 13. BERLIN, DEN 13. FEBRUAR 1909.

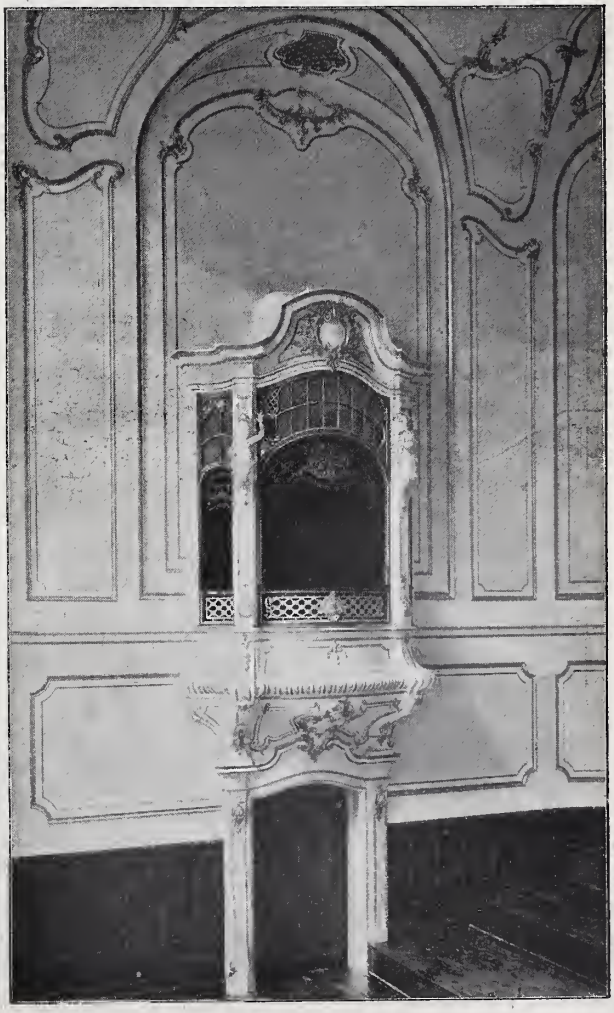
Die Laeisz-Musikhalle in Hamburg.

Architekten: Haller und Meerwein in Hamburg.

Hierzu eine Bildbeilage.

Am 4. Juni des verflossenen Jahres ist in Hamburg der stattliche Monumentalbau der Laeisz-Musikhalle feierlich eingeweiht und damit die Zahl der Hamburger Monumental-Bauten um ein bedeutendes Glied vermehrt worden. Der Neubau verdankt seine Entstehung einer hochsinnigen Stiftung, welche der im Jahre 1901 verstorbene Hr. Carl Heinrich Laeisz und seine Gemahlin der Stadt Hamburg im Betrage von 1200000 M. zur Erbauung einer Musikhalle zur Verfügung stellten. Senat und Bürgerschaft nahmen die Stiftung an und beschlossen, das Gebäude auf einem etwa 5000 qm großen Gelände an der Ring-Straße, am Holsten-Platz und am Dammthor-Wall, also in der vornehmsten Lage der Stadt, zu erbauen. Mit der Verfassung der Entwürfe wurden die Architekten Haller und Meerwein betraut, die in vierjähriger Bauzeit das Gebäude schufen, dessen Kenntnis wir hiermit einem weiteren Kreise der Fachgenossen übermitteln.

Die Hauptzüge des Bauprogrammes bestanden in der Bedingung, daß das Gebäude vorwiegend musikalischen Zwecken zu dienen habe, daß es einen großen Saal für 1800—2000 Zuhörer, einen kleineren für etwa 500 Zuhörer, sowie einen Uebungssaal für 350 Mitwirkende enthalten und daß die Möglichkeit gegeben werden sollte, diese Säle gleichzeitig und ohne gegenseitige Störung zu benutzen. Auf dieser allgemeinen Grundlage entstand die Anordnung, welche die Grundrisse S. 82 zeigen. Das Gebäude liegt von allen Seiten frei und wendet seine Hauptseite dem Holsten-Platz zu. Der hier angeordnete Haupteingang führt zunächst in ein

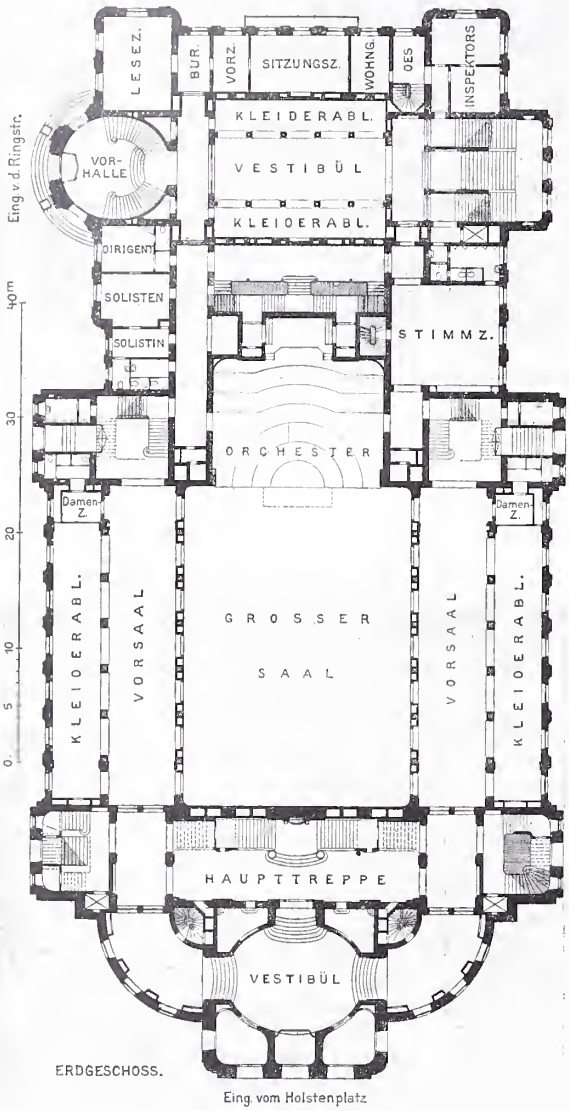


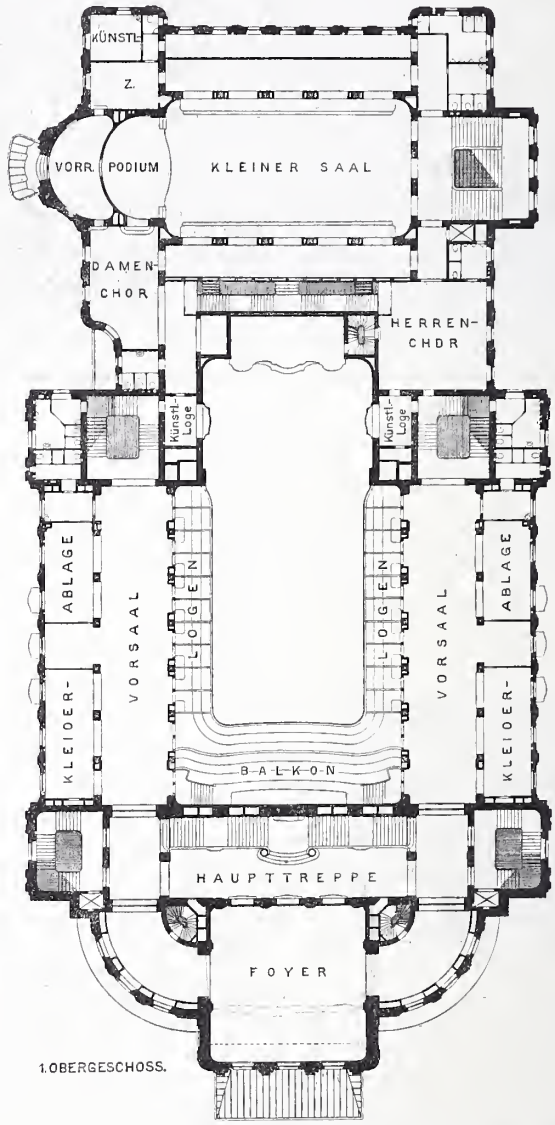
Oben: Eingang am Holsten-Platz, unten: Künstlerloge im großen Saal.

ovales Vestibül, an welches sich beiderseitig viertelkreisförmig geschwungene Vorräume anreihen, die zu Vorsälen führen, welche der Längsausdehnung des Erdgeschosses des großen Saales folgen und in nahezu der vollen Längsentwicklung von Garderoben begleitet sind. Die Vorsäle gewähren Zutritt zum Erdgeschoß des Saales, dessen Langseiten durchaus von Türen durchbrochen sind. Viergeräumige Treppen-Anlagen an den 4 Ecken des Saales vermitteln den Zugang zu den beiden oberen Saalgeschossen, während eine monumental ausgebildete zweiarmige Haupttreppe den Hauptverkehr zum ersten Rang und insbesondere auch zum Foyer aufnimmt. Dieses nimmt als quadratischer Raum den Mittelbau ein und gliedert sich viertelkreisförmige, bis zum Haupttreppenhause sich erstreckende Wandelhallen an. Das Foyer soll das Klinger'sche Brahms-Denkmal aufnehmen und es soll in den Marmor-Büsten der Musikkünstler, welchen die Einführung Brahms'scher Musik in erster Linie zu verdanken ist — Jos. Joachim, Clara Schumann, Jul. Stockhausen und Hans von Bülow — dem Denkmal des Meisters die musikgeschichtliche Ergänzung gegeben werden. Johannes Brahms wurde 1833 in Hamburg geboren und erhielt in Altona seine musikalische Ausbildung.

und auf einen ansteigenden Mittelbalkon verteilt sind. Auf den zweiten Rang kommen 578 Plätze, von welchen ein Teil hinter den Bogenöffnungen des Saales angeordnet wurde. Beide Ränge besitzen ihre eigenen geräumigen Garderoben und Vorsäle. Neben den Treppen dienen dem Verkehr zwischen den Geschossen elektrisch betriebene Personen-Aufzüge. Die Gesamtzahl der Sitzplätze des großen Saales beträgt 1897 gegen 1524 Plätze des großen Saales des Leipziger Gewandhauses.

Hinter dem Podium folgt mit quergelagerter Achse der Bauteil, welcher den kleinen Saal mit seinen Neben-Anlagen enthält. Die organische Anordnung ist der des großen Saales verwandt. Der Zugang zum kleinen Saal erfolgt von der Ring-Straße aus durch eine kreisförmige Vorhalle, die zu dem im Erdgeschoß unter dem Saal liegenden Vestibül führt, das beiderseits von Garderoben begleitet ist. Am Kopfe der Querachse dieses Bauteiles liegt die dreiarmige Haupttreppe, die zur Saalhöhe führt. Der Saal enthält 500 Sitzplätze und ist hauptsächlich für Quartett-Aufführungen bestimmt. Es wurden in ihm keine Galerien angeordnet. Unter dem hochgelegenen Vestibül für diesen Saal wurde im Sockelgeschoß der Uebungsraum für die Musiker angeordnet. Außerdem enthält dieses Geschoß mit besonderen Straßeneingängen Wohnungen der Hausbeamten, Räume für die Aufbewahrung von Instrumenten und Musikalien, die Heizungs-, Lüftungs- und Beleuchtungs-Anlagen, sowie eine Reihe untergeordneter Nebenräume. In der Höhe des Vestibüls enthält der Bauteil des kleinen Saales ein Lesezimmer, die Geschäftsräume der das Haus verwaltenden Kommission, sowie eine Wohnung des Inspektors. In der Höhe des Saales bestehen die Nebenräume lediglich aus einigen Künstlerzimmern, einem Vorraum hinter dem nicht



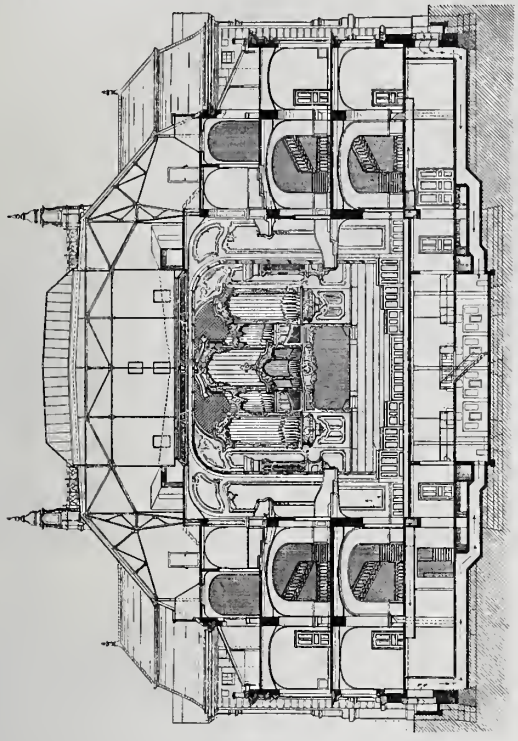


sehr ausgedehnten Podium und Klosettanlagen. Jedoch sind von hier aus noch die zu den Nebenräumen des großen Saales gehörigen geräumigen Säle fur den Damen- und den Herren-Chor zugänglich.

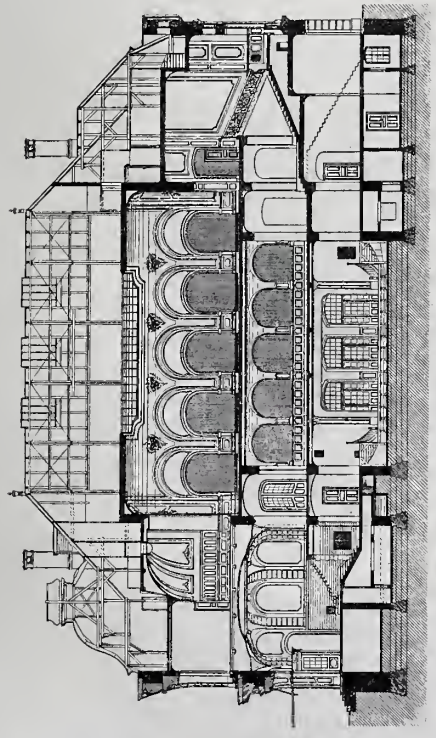
Im Aufbau des Hauses kommt der zweiteilige Organismus der Anlage mit Recht zur Geltung; obwohl beide Saalbauten in der Stilbildung übereinstimmen, ist doch die architektonische Gliederung der künstlerischen Wahrheit entsprechend eine aus dem inneren Organismus hervorgehende. Die Formensprache ist die des Barockstiles, wie er in Hamburg im XVIII. Jahrhundert seine Ausbildung gefunden hat. Die architektonischen Gliederungen des Aeußeren wurden in Sandstein gearbeitet, während die Flächen mit dunkelbraunen Ziegeln verkleidet wurden. Die charakteristischen Mansarddächer wurden teils in Schiefer, teils in Kupfer gedeckt. Vortrefflich ist die Wirkung des Kopfbaues gegen den Holsten-Platz; sie wäre wohl geschlossener noch, wenn die Kamm-Verzierungen der Dächer fortgeblieben wären. Das bildnerische Element ist mit Maß und an charakteristischen Stellen verwendet. Eine kleine Bronzegruppe aus 2 Putten zu Seiten einer Lyra, den Mittelbau am Holsten Platz krönend, stammt von dem Bildhauer Cauer in Berlin, während zwei Epitaphien mit den Büsten Mendelssohn's und Brahms' zu beiden Seiten des Einganges von der Ringstraße dem Meißel des Bildhauers Zehle in Hamburg verdankt werden.

Der konstruktive Aufbau ist in fast allen Teilen feuersicher angeordnet worden; namentlich sind sämtliche Treppen, Decken, die Dachstühle usw. feuersicher und in Eisen hergestellt worden. Ausnahmen sind nur da gemacht, wo akustische Gründe diese verlangten. Zur Förderung der Akustik sind die Wände des großen und des kleinen Saales auf Holzschalung verputzt und die Scheiben der Oberlichte der beiden Säle an ihrer unteren Fläche gerauht, sowie auf Filz verlegt.

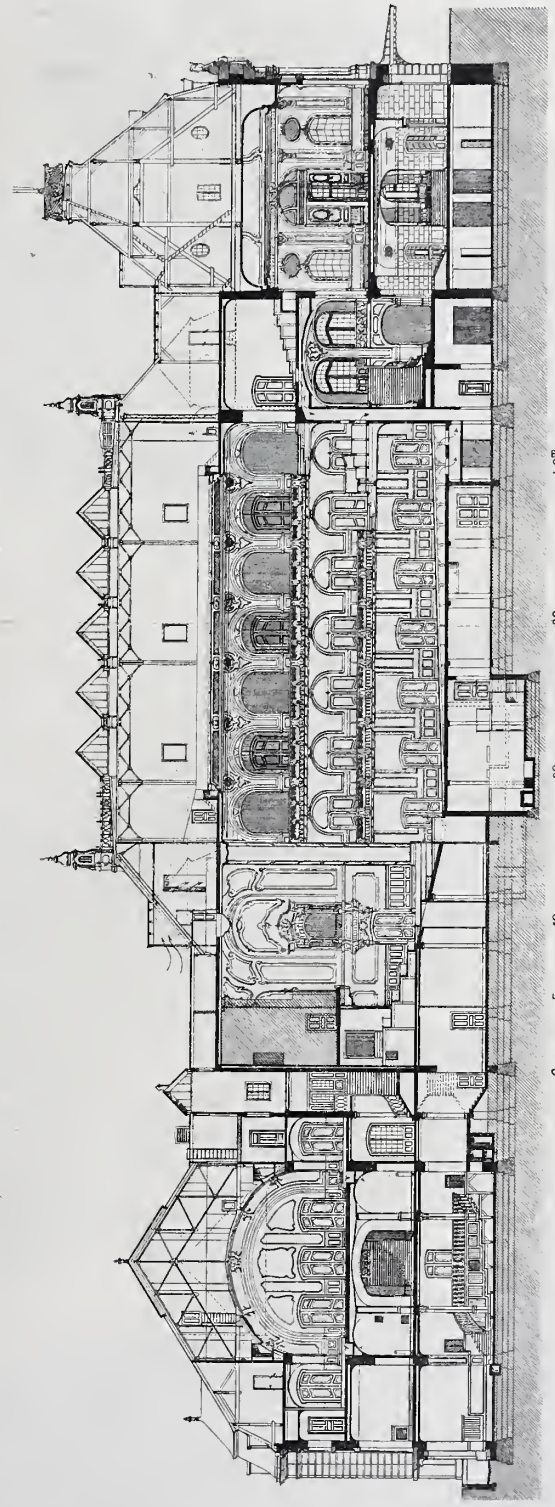
Die beiden Säle haben Tagesbeleuchtung durch Oberlichte erhalten; diese Anordnung wurde gewählt, um den Lärm des das Haus umbrausenden Verkehres



Querschnitt durch den großen Saal.



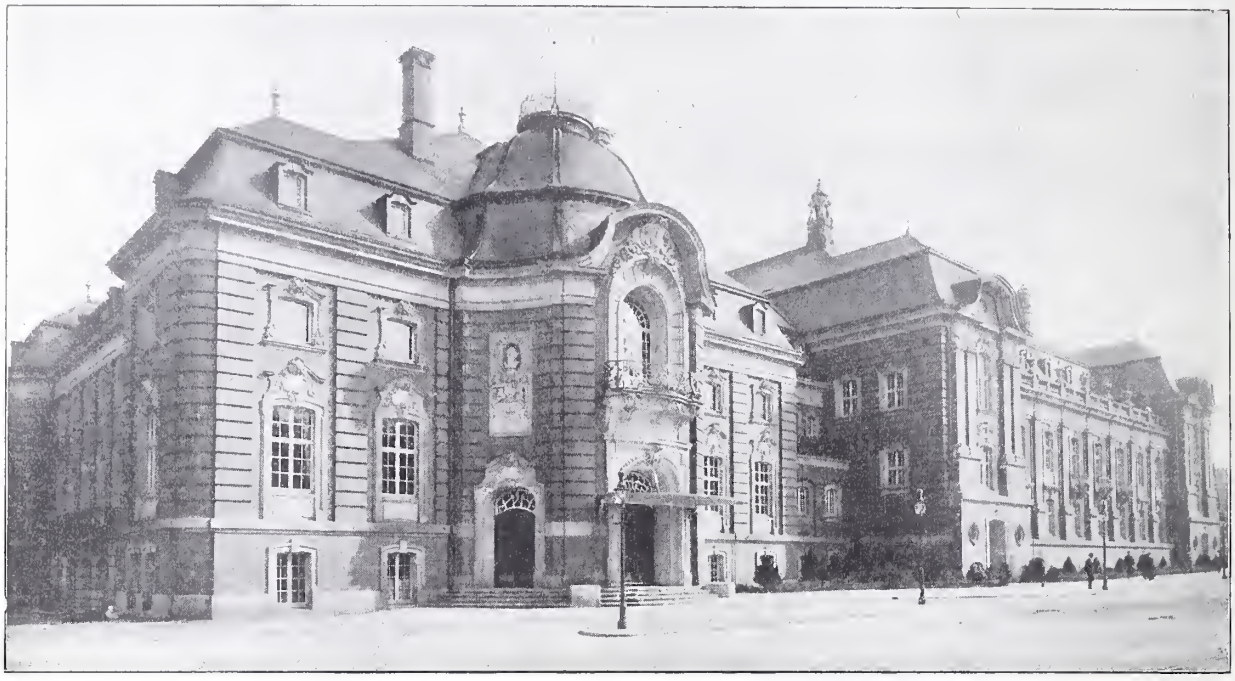
Längsschnitt durch den kleinen Saal.



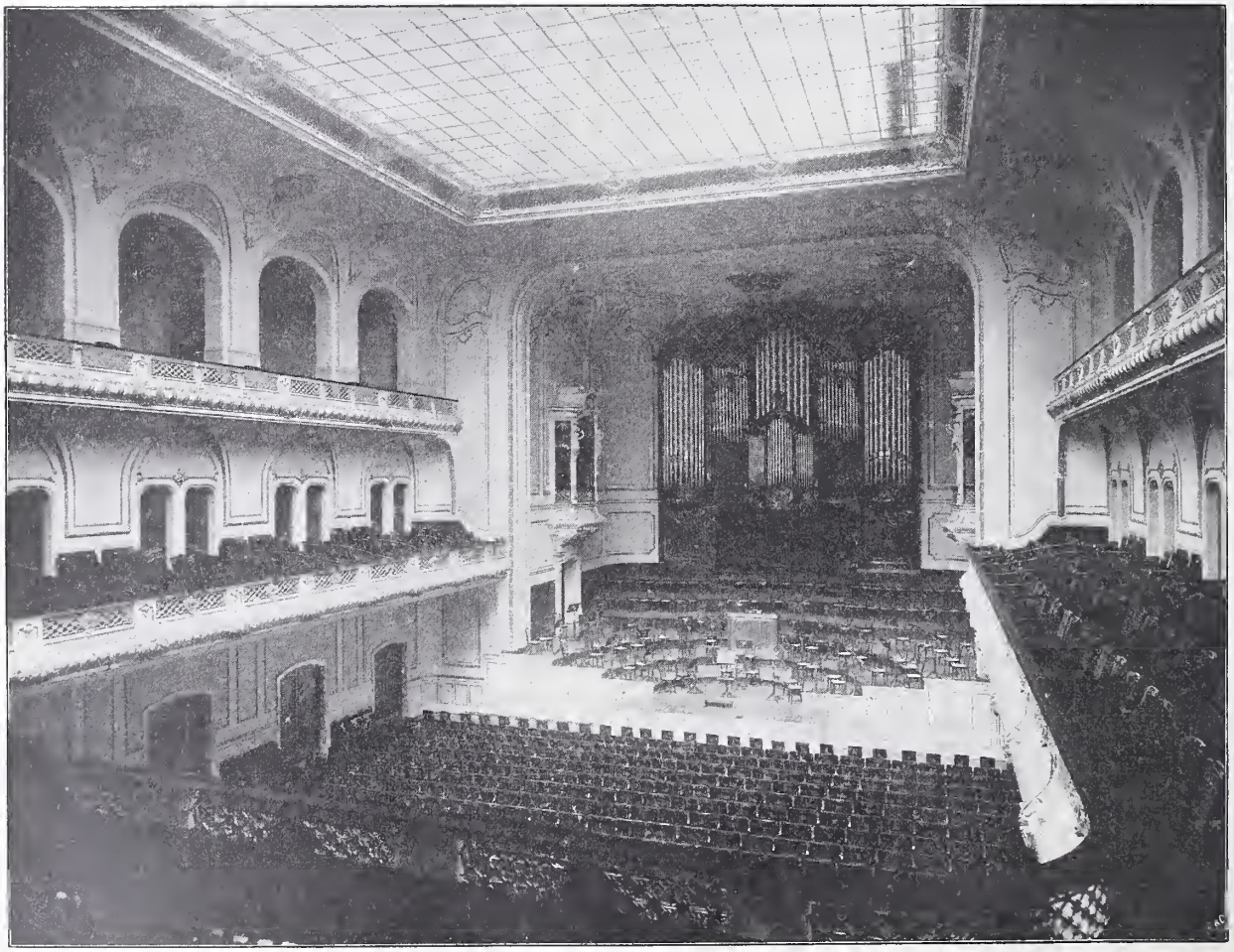
Querschnitt durch den kleinen Saal, Längsschnitt durch den großen Saal, sowie durch Haupttreppe und Vestibül.

Die Laeisz-Musikhalle in Hamburg. Architekten: Haller und Meerwein in Hamburg.

tunlichst abzuhalten. Die künstliche Beleuchtung erfolgt auf elektrischem Wege; über der Glasdecke des großen Saales hängen 74, über der des kleinen Saales 23 Bogenlampen mit Reflektoren, die ein dem Tageslicht ähnliches elektrisches Licht spenden. Im Hause sind sichteine ausgiebige Luft-Erneuerung verbunden sind. Bemerkenswert ist, daß zur Verhinderung von Zugluft durch die geöffneten Türen im Saal ein Luft-Ueberdruck erzeugt wird, wodurch beim Oeffnen der Türen die Luft von innen nach außen strömt. Die maschi-



Ansicht an der Ringstraße.



Großer Saal mit Blick zur Orgel. Photographische Aufnahmen von Strumper & Co. in Hamburg.

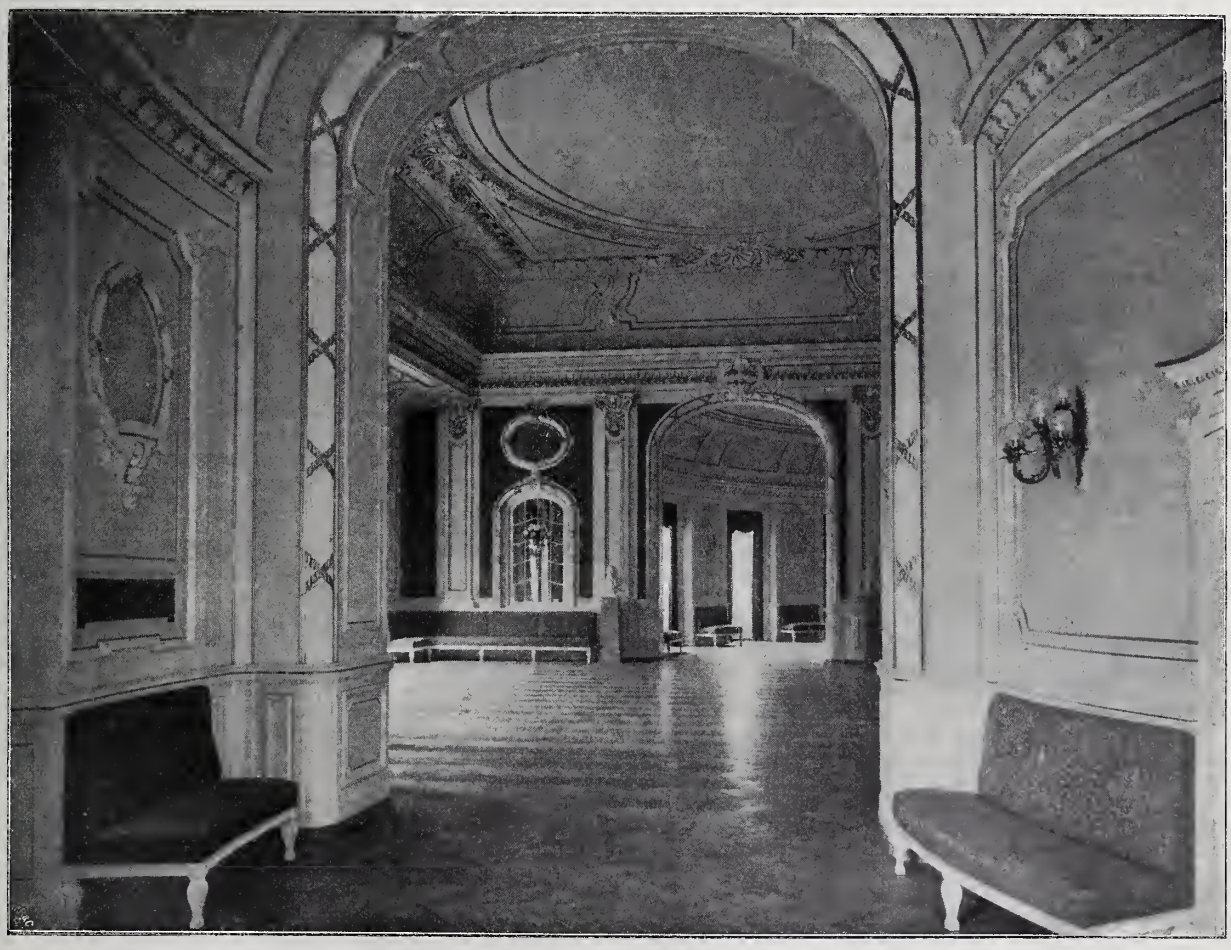
bare Beleuchtungskörper vermieden: das Foyer wird durch Schwabe-Lampen über den Deckengesimsen erhellt, Vestibül, Haupttreppenhaus und Vorsäle finden ihre Lichtquellen in den Gipsverzierungen der Decke. Die Erwärmung erfolgt durch eine Niederdruck-Dampfheizung, mit welcher in den Sälen Vorkehrungen für

nelle Bedienung dieser nicht einfachen Anlage erfolgt von einem Raum im Keller aus, in dem Fern-Thermometer die Temperatur jedes Raumes anzeigen und wo die zur Regulierung des Luft-Ueberdruckes erforderlichen Vorkehrungen durch einen einzigen Angestellten gehandhabt werden, der zugleich die elektrische

Beleuchtung überwacht. Die Heizungs- und Lüftungs-Anlagen stammen von Rud. Otto Meyer in Hamburg.

Die Formensprache der künstlerischen Ausgestal-

nur in den beiden Sälen, dem Foyer und der Haupttreppe zu etwas reicheren Gestaltungen erhebt. Der Schwerpunkt ist mit Recht in die Raumwirkung selbst



Ansichten des Foyers. Photographische Aufnahmen von Strumper & Co. in Hamburg.

tung des Inneren ist in Uebereinstimmung gehalten mit der stilistischen Ausbildung des Aeußeren; den Raumbildungen ist ein schlichtes Barock aufgeprägt, das sich

gelegt, die, wie einige Abbildungen des Inneren, die wir diesem Aufsatze beigeben, zeigen, bestimmte Ziele mit Erfolg erstrebt, wofür Hauptbeispiele das große

Treppenhaus unserer Bildbeilage, sowie die Durchblicke von den Wandelhallen zum Foyer (S. 85) sind. Die Räume sind in der Hauptsache licht gehalten; die Farbe spielt die gleiche bescheidene Rolle, wie das Ornament. Und bei der Eigenartigkeit in der Anordnung der künstlichen Beleuchtung sind auch die Beleuchtungskörper bis auf wenige Wandarme aus der künstlerischen Gesamtwirkung ausgeschaltet. Diese Zurückhaltung wird im Foyer z. B. sehr dem selbständigen plastischen Schmuck zustatten kommen, der diesem Raum zugedacht ist. Von der Auffassung der architektonischen Einzelheiten mag die Künstler-Loge des großen Saales auf S. 81 einen Anhalt geben. Bei den Nebenräumen geht die Zurückhaltung in der Verwendung des Schmuckwerkes so weit, daß sie lediglich die konstruktive Anlage darstellen und vielleicht gerade dadurch bemerkenswerte Eigenschaften gewonnen haben.

Der Bau wurde im Mai 1904 begonnen und absichtlich langsam ausgeführt, um ihn aus akustischen Gründen seiner Benutzung in durchaus trockenem Zustand übergeben zu können. Er unterstand der umsichtigen Leitung des Bauführers Hrn. Carl Thiel.

Trotz aller Schlichtheit und Anspruchslosigkeit in der architektonischen Durchbildung und künstlerischen Ausschmückung war es unmöglich, den Bau mit der ursprünglich gestifteten Summe von 1,2 Mill. M. auszuführen, weil man mit Recht von dem Grundsatz ausging, in der Anlage und im Organismus des Hauses alles zu tun, was dessen Bestimmung und Benutzung fördern und unterstützen konnte. So entschloß sich die hochsinnige Stifterin zu weiteren bedeutenden Stiftungen, die sich auch auf den beweglichen Inhalt des Gebäudes erstreckten und dieses damit zu einem hervorragenden Mittelpunkt im Kunstleben Hamburg's machten. —

Ueber Architektenkammern.

Vortrag des Hrn. Kammergerichtsrates Dr. Boethke, gehalten in der „Vereinigung Berliner Architekten" am 7. Jan. 1909. (Schluß aus No. 10.)

Diese Ausführungen leiten schon über auf die Aufgaben, die nicht durch das bloße Dasein der Architektenkammer gelöst werden, sondern die selbständig in Angriff zu nehmen sind.

6. Dienst- und Werkvertrag. Die Tätigkeit des Architekten gegenüber dem Bauherrn wird gewöhnlich auf Grund eines Dienst- oder Werkvertrages im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuches geleistet. Es ist bekannt, daß aus Anlaß der Bautätigkeit zahlreiche Rechtsstreitigkeiten entstehen, deren Entscheidung nicht nur auf den Rechtssätzen, sondern auch auf den Gebräuchen im Bauwesen beruht. Es ist deshalb außerordentlich wichtig, nicht nur die Rechtssätze, sondern auch die Gebräuche im Bauwesen festzustellen. Diese Tätigkeit würde zum großen Teil den Architektenkammern zufallen.

Die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über den Dienst- und Werkvertrag sind naturgemäß nicht auf das Bauwesen allein zugeschnitten, sondern passen auch auf zahlreiche andere Rechtsgeschäfte. Bei einer Fortbildung des Gesetzes wird mehr, als das bisher der Fall gewesen ist, auf das Bauwesen Rücksicht zu nehmen sein. Auch in dieser Hinsicht können die Architekten-Kammern segensreich wirken.

Die Baustreitigkeiten gehören nicht zu der angenehmsten und auch nicht zu der leichtesten Tätigkeit der Gerichte. Da in der Regel Sachverständige mitwirken müssen, so würde eine Vereinfachung eintreten können, wenn die Sachverständigen bei der Entscheidung selbst mitwirken, also ein Bestandteil des Gerichtes werden. Bei der gegenwärtigen Rechtslage läßt sich dieses Ziel nur durch das schiedsrichterliche Verfahren erreichen. Wenngleich das schiedsrichterliche Verfahren in der letzten Zeit vielfach in Mißkredit gekommen ist, so eignet es sich m. E. doch für Baustreitigkeiten ganz besonders. Die Architektenkammern werden Mittel und Wege tun können, um die Bauherren zur Anrufung von Schiedsgerichten zu veranlassen, und solche Schiedsgerichte, die natürlich paritätisch zusammengesetzt sein müßten, würden ständig bei den Architektenkammern eingerichtet werden können. Auch käme in Frage, ob nicht ein Oberschiedsgericht als Berufungsinstanz einzusetzen wäre, denn bei den Schiedsgerichts-Entscheidungen wird es als Uebelstand oft empfunden, daß sie endgültig sind, wiewohl möglicherweise offenbare Irrtümer des Schiedsgerichtes mit unterlaufen sind. Ich kann in dieser Hinsicht auf die Einrichtungen im Theaterwesen und das Bühnenschiedsgericht hinweisen, muß allerdings bemerken, daß neuerdings aus den Kreisen der Schauspieler Klagen über die Wirksamkeit dieser Gerichte laut geworden sind.

7. Gebührenwesen. Die Vergütung der Architektentätigkeit hängt aufs engste mit der gesetzlichen Regelung der Verträge zusammen. Nach dem gegenwärtigen Rechtszustande ist, wenn nichts Besonderes vereinbart ist, die übliche Vergütung zu zahlen. Nicht immer gibt es für eine bestimmte Leistung eine übliche Vergütung. Die Architekten haben für ihre Leistungen eine besondere Gebühren-Ordnung eingeführt. Diese Gebührenordnung hat aber natürlich nur einen privaten Charakter. Sie ist für die Bauherren nur dann unbedingt maßgebend, wenn diese sich ihr unterworfen haben. Ist dies nicht geschehen, so sind im Streitfall die Gerichte an die Gebührenordnung nicht gebunden. Allerdings ist von den Gerichten vielfach die Gebührenordnung für maßgebend erklärt worden auf Grund der Annahme, daß die Gebührenordnung die üblichen Sätze enthält. Indessen haben die Gerichte hierüber doch nur von Fall zu Fall zu entscheiden. Wird die Gebührenordnung von einem Gericht im ganzen oder in einzelnen Teilen nicht anerkannt, so ist die Vergütung des Architekten nach anderen Grundsätzen festzustellen. Es ist auch zu beachten, daß von den Architekten selbst aus mehr oder minder triftigen Gründen die Gebührenordnung keineswegs immer eingehalten wird. Das hat vielleicht seine Ursache darin, daß die Gebührenordnung absolute Sätze enthält, während es vielleicht zweckmäßiger wäre, einen gewissen Spielraum zu lassen mit Rücksicht darauf, daß sich ein für allemal schwer ein angemessener Satz feststellen läßt, und daß die Leistungen der Architekten nicht immer gleichwertig sind. Wie dem aber auch sei, wenn Architektenkammern eingerichtet sind, so wird die Möglichkeit eröffnet, eine obrigkeitliche Taxe für die Leistungen der Architekten einzuführen. Den Architektenkammern könnte das Recht verliehen werden, eine solche Taxe, vielleicht unter Vorbehalt der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, aufzustellen. Geschieht dies, so ist nach den ausdrücklichen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches die Taxe schlechthin maßgebend, wenn nichts Anderes unter den Beteiligten vereinbart ist. Gleichzeitig hätte dies den Vorteil, daß nach den verschiedenen Gegenden des Landes je nach der Art der Verhältnisse verschiedene Taxen bestehen würden, da jede Architektenkammer natürlich nur für ihren eigenen Bezirk eine Taxe aufstellen könnte.

8. Kunstschutz, Denkmalpflege usw. Außerordentlich wichtig für die Architekten ist der Schutz ihrer Geisteswerke. Die Werke der Architekten waren bis vor kurzem im Deutschen Reiche nur in sehr beschränktem Maße geschützt. Durch das Reichsgesetz vom 9. Januar 1907 ist seit dem 1. Juli 1907 ein umfassender Schutz der Werke der Architekten eingeführt worden. Namentlich sind nicht nur die Pläne der Architekten gegen Nachzeichnung geschützt, sondern es ist auch das Nachbauen von bestehenden Architekturwerken verboten und das unbefugte Bauen nach Plänen, die noch nicht ausgeführt sind. Im ganzen ist das Gesetz recht verwickelt. Ich verweise deshalb auf meinen im „Zentralblatt der Bauverwaltung"[1]) erschienenen Aufsatz hierüber. Den Architektenkammern würde es obliegen, den Architekten in Kunstschutzsachen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Sie würden auch berufen sein, gerade in Fragen des Kunstschutzes Gutachten zu erstatten. Es besteht allerdings für jeden Bundesstaat bereits eine Behörde, welche berufen ist, den Gerichten und Staatsanwaltschaften derartige Gutachten zu erstatten und auf Anrufung der Beteiligten schiedsrichterlich zu wirken. Dies sind die sogenannten Sachverständigenkammern, von denen die preußische beim Kultusministerium in Berlin errichtet ist. Diese Kammer besteht u. a. auch aus mehreren Architekten. Die Tätigkeit der Sachverständigenkammern würde durch die Architektenkammern wirksam ergänzt werden können. Auch wäre die Architektenkammer dazu berufen, die Vorschläge für die Auswahl der Mitglieder der Sachverständigenkammern zu machen.

Die öffentliche Denkmalpflege gehört zu den wesentlichsten Aufgaben der Architektenschaft. Ebenso fällt der Kampf gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden (vergl. preuß. Gesetz vom 2. Juni 1902 und 15. Juli 1907) in ihr Arbeitsgebiet. Da der Einzelne hier wenig wirken kann, so eröffnet sich den Architektenkammern ein weites Arbeitsfeld.

9. Wettbewerbswesen. Einen großen Umfang hat

[1]) 1907, No. 90, S. 585, No. 98, S. 644.

das Wettbewerbswesen in der Architektur angenommen. Gerade der große Umfang bringt es mit sich, daß viele Klagen laut werden. Die Klagen erstrecken sich auf die Auswahl der Preisrichter, auf die Art, wie von den Preisrichtern das Amt ausgeübt wird, und insbesondere darauf, daß eine Anfechtung offenbar irrtümlicher Preisgerichts-Urteile nicht möglich ist. Die Architekten sind zwar bemüht gewesen, durch ihre allgemeinen Wettbewerbs-Bedingungen das Wettbewerbswesen befriedigend zu regeln. Indessen beruht es auf dem freien Willen des Preisausschreibenden, ob er die allgemeinen Bedingungen des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine" seinem Preisausschreiben zugrunde legen will. Dies scheint keineswegs immer der Fall zu sein; sonst wäre es nicht möglich, daß ein Münchener Rechtsanwalt in der „Deutschen Bauzeitung"[2]) bewegliche Klage darüber geführt hat, daß nach den Wettbewerbsbedingungen das Eigentum an den preisgekrönten Entwürfen stets auf den Preisausschreibenden übergehen solle. Eine solche Bestimmung hat zwar meines Wissens früher in den allgemeinen Bedingungen bestanden; seit 1904 sind jedoch die Bedingungen in diesem Punkte abgeändert worden, derart, daß sie jetzt im wesentlichen mit dem Kunstschutz-Gesetz im Einklang stehen. Allerdings halte ich es für nötig, daß die Wettbewerbsbedingungen in diesem und anderen Punkten noch mehr mit der bestehenden Gesetzgebung in Einklang gebracht werden. Die Aufstellung von allgemeinen Grundsätzen über die Gestaltung des Wettbewerbswesens würde eine Hauptaufgabe der Architektenkammern sein. Diese würden insbesondere den Gemeinden, Korporationen und sonstigen Bauherren, die ein Preisausschreiben erlassen wollen, mit Rat und Tat zur Seite stehen können, insbesondere ihnen Vorschläge für die Zusammensetzung des Preisgerichtes zu machen haben. Es könnte auch in Frage kommen, ob nicht bei den Architektenkammern ständige Preisgerichte zu bilden wären, die in jedem einzelnen Falle durch Hinzuziehung von Vertrauensleuten der Bauherren ergänzt werden könnten. Ich habe bereits früher wiederholt[3]) dargelegt, daß eine Anfechtung der Preisgerichtssprüche im allgemeinen nicht möglich, und da, wo sie möglich ist, oft tatsächlich nicht durchführbar ist. Und doch besteht ein dringendes Bedürfnis, unter Umständen den Spruch des Preisgerichtes umzustürzen, sei es, daß grobe Verstöße der Preisrichter vorgekommen sind, sei es, daß andere Verhältnisse es nötig machen. Ich darf hierbei an den Wettbewerb für den Haager Friedens-Palast erinnern. Hier wurde von den beteiligten Architekten lebhaft Klage geführt, daß vom Preisgericht Entwürfe zugelassen waren, die gegen die Bedingungen auf das gröbste verstoßen hatten. Die „Deutsche Bauzeitung"[4]) hat dies seinerzeit eingehend erörtert. Die Beteiligten hatten die Absicht, im Rechtswege vorzugehen; es ist mir jedoch nicht bekannt geworden, wie die Entscheidung, die wohl von holländischen Gerichten zu fällen war, gelautet hat. Ich möchte ferner noch auf folgendes charakteristische Beispiel hinweisen. Ein Architekt hatte bei einem Wettbewerb den dritten Preis erlangt. Als er die preisgekrönten Entwürfe besichtigte, stellte er sofort fest, daß der mit dem zweiten Preis gekrönte Entwurf eine offenbare Nachbildung seines eigenen war. Weitere Ermittlungen ergaben, daß dieser Entwurf von einem seiner früheren Angestellten herrührte, und daß diesem ein gegenwärtiger Angestellter Hilfe geleistet hatte. Der Fall lag also offenbar so, daß der mit dem zweiten Preis gekrönte Architekt die wesentlichen Gedanken dem Entwurfe des mit dem dritten Preis gekrönten Architekten entnommen hatte. Da eine gütliche Verständigung abgelehnt wurde, so stellte der mit dem dritten Preise bedachte Architekt Strafantrag wegen unbefugter Nachbildung eines architektonischen Werkes. Ein solcher Strafantrag war auch nach dem alten Kunstschutz-Gesetz zulässig. Ehe es jedoch zu einer richterlichen Vernehmung kam, gab der mit dem zweiten Preise bedachte Architekt klein bei und die Sache wurde außergerichtlich geregelt. Die Entscheidung des Preisgerichtes blieb jedoch bestehen. Ware es möglich gewesen, diese Entscheidung anzufechten, so hätte sie in der Weise geändert werden müssen, daß der an zweiter Stelle Preisgekrönte überhaupt ausfiel, und daß die mit späteren Preisen Bedachten je eine Stelle aufrückten. Ich gebe zu, daß es außerordentliche Schwierigkeiten bieten wird, eine Anfechtung der Preisgerichtssprüche einzuführen, glaube aber, daß dies gerade durch die Architektenkammern schließlich ermöglicht werden wird.

10. Unlauterer Wettbewerb. Ich habe bereits vorher angedeutet, daß unter Umständen den Architekten das Recht zusteht, gegen unlauteren Wettbewerb, der ihnen bereitet wird, gerichtlich vorzugehen. Der einzelne Architekt wird sich jedoch oft scheuen, gerichtliche Schritte zu unternehmen, zumal da er zunächst die Kosten zahlen muß und nicht sicher ist, daß er sie später von dem unterliegenden Gegner erstattet erhält. Die bestehenden Vereine sind oft nicht in der Lage, gegen unlauteren Wettbewerb vorzugehen, weil sie meist nicht den Charakter der juristischen Persönlichkeit besitzen. Die Architektenkammern würden es dagegen als ihre Aufgabe zu betrachten haben, gegen unlauteren Wettbewerb, der die Architektenschaft durch die Auswüchse des falschen Architektentums trifft, vorzugehen. Ich verweise in dieser Hinsicht auf die Tätigkeit, die von den Aerztekammern gegenüber den sogenannten Kurpfuschern entfaltet worden ist. Die Aerztekammern sind von den Gerichten übereinstimmend als aktiv legitimiert für ein derartiges Vorgehen bezeichnet worden und haben außerordentlich segensreich gewirkt. Aus der Fülle des Materials, das auf diese Weise in einer oder wenigen Händen vereinigt wird, ergeben sich dann leicht weitere gesetzgeberische Maßnahmen, wie wir das gerade bei der Regelung der Gesetzgebung über das Kurpfuscherwesen wahrnehmen können.

11. Gerichtliche Sachverständige. Ich erwähnte schon, daß in Baustreitigkeiten sehr oft von dem Gericht Sachverständige zugezogen werden müssen. Das gerichtliche Sachverständigenwesen nimmt deshalb in der Architektur einen großen Umfang an. Daraus ergeben sich für die Architektenkammern zahlreiche Aufgaben. Vor allem würden die Architektenkammern diejenigen sein, welche vor der allgemeinen Beeidigung von gerichtlichen Sachverständigen zu hören wären. Es kann auch in Frage kommen, ob sie nicht ähnlich, wie es bei den Handelskammern ist, das Recht erhalten könnten, Sachverständige öffentlich anzustellen mit der Wirkung, daß solche öffentlich angestellten Sachverständigen von den Gerichten in erster Linie zu berücksichtigen wären[5]). Ueber die Gebühren der gerichtlichen Sachverständigen wird lebhaft Klage geführt, da die Sätze der Reichs-Gebührenordnung durchaus unzureichend sind. Dies ist den Gerichten selbst am besten bekannt. Ich kann jedoch versichern, daß eine Neuregelung der Gebührenordnung in kurzer Zeit zu erwarten ist. Die Architektenkammern werden aber auch, wenn die Gebühren zufriedenstellend geregelt sind, den Gerichten vielfach mit Rat zu Hand gehen können. Es stellt sich z. B. oft die Notwendigkeit heraus, die Gebührenrechnung eines Sachverständigen auf ihre Richtigkeit nachzuprüfen. Die Gerichte selbst sind dazu nicht in der Lage. Hören sie einen weiteren Sachverständigen, so besteht die Möglichkeit, daß dessen Gutachten nicht objektiv ausfällt, und es entstehen vor allen Dingen durch ein solches Verfahren weitere erhebliche Kosten; durch Uebersendung der Akten an die Architektenkammer würden die Schwierigkeiten in einfachster Weise beseitigt werden.

12. Ehrengerichtsbarkeit. Wohl die wichtigste Aufgabe der Architektenkammern würde die Ausübung der Ehrengerichtsbarkeit sein. Ich setze voraus, daß eine Ehrengerichtsbarkeit für notwendig erachtet wird. Die Architekten sind in ähnlicher Lage wie die Rechtsanwälte und Aerzte. Ihre Tätigkeit ist vor allem eine Vertrauenstätigkeit und es besteht die Möglichkeit, daß das Vertrauen, das vom Bauherren in sie gesetzt wird, gemißbraucht wird. Wenn auch die Mitglieder der Architektenkammern, wie wir gesehen haben, sorgfältig ausgewählt werden, so ist dennoch die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß unlautere Elemente in sie eindringen und daß Architekten, die ursprünglich vertrauenswürdig waren, allmählich den an sie herantretenden Versuchungen unterliegen. Auch bei den Rechtsanwälten und Aerzten, die doch gewiß zu ihrem Beruf nicht leicht zugelassen werden, besteht die Notwendigkeit einer Ehrengerichtsbarkeit, und es muß leider nur allzu oft von dieser Einrichtung Gebrauch gemacht werden. Daß auch bei der Ausübung der Architektentätigkeit schwere Vertrauensbrüche vorkommen, ist mir aus meiner gerichtlichen Praxis wiederholt bekannt geworden. Ich nehme allerdings an, daß in den mir bekannt gewordenen Fällen die Beteiligten nicht wahre Architekten in dem von mir erörterten Sinne waren, sondern daß sie zu denen gehörten, denen man die Zulassung zur Architektenkammer versagen müßte. Es kommt als Verfehlung namentlich die Annahme von Vergütungen in betracht, die den Architekten angeboten werden, sei es, daß Jemand eine bestimmte Arbeit überwiesen haben möchte, oder daß er sich gegen die Beanstandung von minderwertigen Leistungen sichern will. Zu verwerfen ist ferner die Verbin-

[2]) Jahrgang 1908, No. 103/4.
[3]) Vergl. Deutsche Bauztg. 1900 No. 22 S. 133, 1907 No. 22 S. 155.
[4]) Jahrgang 1907 No. 22 S. 154.
[5]) Zivilprozeßordnung § 404 Abs. 2. Strafprozeßordnung § 73, Abs. 2.

dung mit Agenten zwecks Zuweisung von Architektur-Arbeiten. Die Architektenehre kann selbstverständlich auch nach vielen anderen Richtungen hin verletzt werden.

Der Aufstellung eines Ehrenkodex bedarf es ebenso wenig, wie ein solcher für die Rechtsanwälte und Aerzte besteht. Ich kann in dieser Hinsicht auf das verweisen, was ich vorhin bei der Besprechung der Anwalts- und Aerztekammern gesagt habe.

Die ehrengerichtlichen Strafen könnten ungefähr dieselben sein, wie die für die Rechtsanwälte bestehenden. Auch die Ausschließung aus der Architektenkammer würde zu ermöglichen sein.

Die Ehrengerichte wären ähnlich denen der ärztlichen Ehrengerichte zu bilden. Es würde also bei jeder Architektenkammer ein aus vier Architekten und einem Richter bestehendes Ehrengericht einzusetzen sein. Als Berufungsinstanz würde ein Ehrengerichtshof zu fungieren haben, der bei der zuständigen Zentralbehörde errichtet wird.

Ich glaube, daß gerade die Einführung der Ehrengerichtsbarkeit zur Hebung des Standes der Architekten besonders beitragen würde. Wenn den Bauherren bekannt wird (und diese Erkenntnis wird sich wohl sehr bald Bahn brechen), daß diejenigen, die sich Architekten nennen dürfen und nennen, einer Ehrengerichtsbarkeit unterstehen, so werden sie von vornherein Vertrauen zu ihnen hegen. Im übrigen aber würde auch tatsächlich das Vertrauen, das man schon jetzt den wahren Architekten entgegenbringen darf, in immer höherem Maße gerechtfertigt werden, weil in immer geringerem Maße die Architekten den Versuchungen unterliegen werden, die jetzt vielfach an sie herantreten.

V. Schluß.

Dies ist das Wesentliche, was ich über die Aufgaben der Architektenkammern vom juristischen Standpunkte aus sagen kann. Das Tätigkeitsgebiet wird, wenn die Kammern erst einmal bestehen, beständig wachsen, und es wird im wesentlichen von der Tätigkeit der Vorstande abhängen, in welcher Weise sich die Architektenkammern weiter entwickeln. Wenn man betrachtet, was die bisher bestehenden Kammern, namentlich die Handels- und Landwirtschaftskammern, geleistet haben, so wird man sagen müssen, daß diese Kammern sich nicht nur als außerordentlich segensreich erwiesen, sondern daß sie sich sogar als eine unbedingte Notwendigkeit herausgestellt haben. Hoffen wir, daß man dies später auch von den Architektenkammern wird sagen können.

Die Befürchtung, daß durch die Architektenkammern die Freiheit der Kunst des Architekten irgendwie beeinträchtigt werden könnte, ist m. E. nicht begründet. Im Gegenteil, die Architektur soll durch die Architekten von den Fesseln befreit werden, die ihr zur Zeit angelegt sind. Die Architektur ist mit den anderen bildenden Künsten nicht in jeder Beziehung zu vergleichen. Der Architekt kann nicht in demselben Maße frei schaffen wie der Maler und Bildhauer. Er ist bis zu einem gewissen Grade in seiner Kunst durch den Willen des Bauherrn und durch die Verhältnisse selbst (man denke nur an die Baupolizei) beschränkt. Daß heutzutage ein Architekt ein Werk schafft, das ganz allein seinem innersten Drange entsprungen ist, halte ich fast für eine Unmöglichkeit. Den Architekten sind aber außerdem noch weitere Fesseln auferlegt, die eben darin bestehen, daß Jedermann sich in sein Tätigkeitsgebiet eindrängen kann und daß er von der Stelle mehr und mehr verdrängt worden ist, die ihm gebührt. Von diesen Fesseln befreit zu werden, ist der dringendste Wunsch der Architektenschaft. Ich sehe als einziges Mittel die Architektenkammern, deren schönste Aufgabe es gerade sein wird, den Architekten wieder zu der wahren Freiheit zu verhelfen.

Ob ich im Einzelnen mit meinem Vorschlag das Richtige getroffen habe, will ich nicht behaupten; darauf kommt es aber auch für heute nicht an. Ich glaube Sie durch die vorgeführten Grundzüge überzeugt zu haben, daß die Einrichtung von Architektenkammern möglich ist, wenn sie auch im Einzelnen auf viele Schwierigkeiten stoßen wird. Die Durchführung des Planes hängt davon ab, daß die maßgebenden Staatsbehörden und gesetzgebenden Körperschaften für die Sache interessiert werden. Es fragt sich, ob man Architektenkammern für den Umfang des ganzen Deutschen Reiches anstreben oder ob man sich vorläufig auf Preußen beschränken will. Ich möchte das letztere empfehlen, weil die Schwierigkeiten für eine reichsgesetzliche Regelung vielleicht zu groß sein würden. Innerhalb Preußens wäre der Erlaß eines Gesetzes nicht schwer, zumal da eine finanzielle Belastung des Staates nur in ganz geringem Umfang eintreten würde.

Was ich von den Architekten gesagt habe, trifft teilweise auch für die Bauingenieure zu. Es würde möglich sein, auch Ingenieurkammern einzurichten. Da indessen die Zahl der freien selbständigen Bauingenieure verhältnismäßig gering ist, so könnte vielleicht nur ein Anschluß der Bauingenieure an die Architektenkammern in Frage kommen. Dies würde sich durchführen lassen. Doch glaube ich es mir in diesem Kreise versagen zu dürfen, hierauf näher einzugehen [6]).

Zum Schluß gestatte ich mir noch darauf hinzuweisen, daß die privaten Vereine und Verbände nach Einführung der Architektenkammern an Boden und Inhalt gewinnen müssen. Während die Architektenkammern vorzugsweise das Verhältnis des Standes nach außen hin zu regeln haben, würde es Aufgabe der Vereine und Verbände sein, hauptsächlich auf eine innere Kräftigung des Standes hinzuwirken. Gerade aus dem Zusammenwirken der Architektenkammern mit den privaten Vereinen und Verbänden verspreche ich mir den Segen für den Architektenstand, den wir alle, die wir hier versammelt sind, herbeiwünschen.—

[6]) Beim Maschinenbau und in der Elektrotechnik liegen die Verhältnisse wesentlich anders.

Vermischtes.

Stellung der Techniker in den städtischen Verwaltungen. Nächst der Forderung, daß den leitenden Technikern in den städtischen Verwaltungen die Stellung eines vollberechtigten Magistrats-Mitgliedes oder eines Beigeordneten eingeräumt wird — eine Forderung, die in Preußen, Sachsen und Hessen für die größeren Städte jetzt fast durchweg erfüllt ist, während in Bayern, Baden und Württemberg die leitenden Techniker nach wie vor von der allgemeinen Leitung der Verwaltung ausgeschlossen sind —, wird mit Recht von den Stadtbauräten verlangt, daß ihnen auch der Vorsitz in den technischen Deputationen eingeräumt werde. Die Zahl der Städte, die auch diesen Wünschen entsprochen haben, ist aber bisher noch recht gering. Erfreulich ist es, daß in der Reichshauptstadt nach dieser Richtung hin jetzt Wandel geschaffen wird. Vor kurzem ist Hr. Stadtbaurat Krause, der eben seine zweite Amtsperiode angetreten hat, auch mit dem Vorsitz der Tiefbau-Deputation betraut worden, der zuletzt der zweite Bürgermeister vorstand. Das bedeutet allerdings eine solche Belastung des leitenden Technikers mit Verwaltungsgeschäften, daß eine stärkere, übrigens durchaus wünschenswerte Dezentralisation in der Tiefbau-Verwaltung, eine Erhöhung der Selbständigkeit der Bauinspektoren nicht ausbleiben kann. In der Stadtverordneten-Versammlung ist, zunächst zwar nur von einem mit der Neuregelung der Dienstvorschriften für die Bauverwaltung betrauten Ausschusse, angeregt worden, den Bauinspektoren in den Deputationen Sitz und Stimme für die Angelegenheiten zu geben, die sie persönlich bearbeiten, ein Recht, das den Magistrats-Assessoren schon seit alters zugestanden war. Wir hoffen, daß diese Anregung sich verwirklichen möge und wünschen, daß auch die anderen Stadtverwaltungen, soweit sie hierin nicht etwa schon vorgegangen sind, sich dem Beispiel der Stadt Berlin anschließen möchten. —

Wettbewerbe.

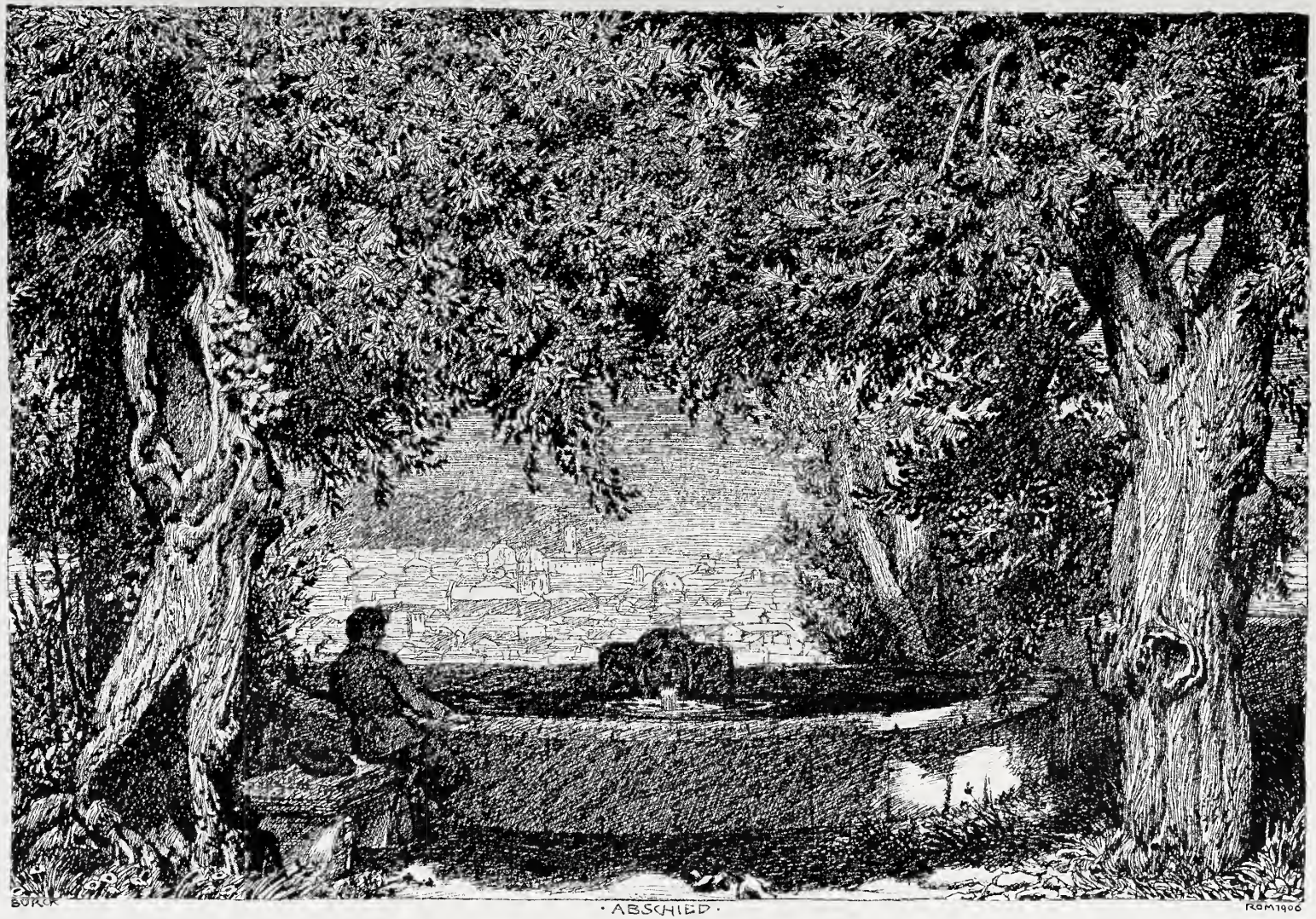
Das Preisausschreiben des Rittergutes Rüdersdorf findet unter dem 30. Jan. d. J. einige Ergänzungen, die wohl auf die dankenswerte Einwirkung der Wettbewerbs-Kommission des Verbandes zurückzuführen sind. Die ursprünglichen 3 Preise von 3500, 2500 und 1500 M. sind in 4 Preise von 4500, 3800, 2500 und 1500 M. verwandelt und es ist außerdem zum Ankauf von Entwurfsteilen ein Betrag von vorläufig 500 M. zur Verfügung gestellt. Wir nehmen an, daß dabei die Summe von 2500 M. für Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe aufrecht erhalten bleibt. Ferner werden ergänzende Mitteilungen gemacht über die Bebauung von Kalkberge. —

Wettbewerb um die Louis Boissonnet-Stiftung der Technischen Hochschule zu Berlin. Das Reise-Stipendium der genannten Stiftung im Betrage von 3000 M. ist für 1909 an einen Architekten zu vergeben. Im Anschluß an die in den Jahren 1904 und 1907 gestellten Aufgaben sollen die Kloster-Kirche in Hamersleben, die Stiftskirche in Königslutter, das Kloster und die Kirche zu Ilsenburg, sowie die Kloster-Kirche in Fischbeck aufgenommen und baugeschichtlich untersucht werden. Bewerbungen bis zum 13. März d. J. an das Rektorat der genannten Hochschule. —

Inhalt: Die Laeisz-Musikhalle in Hamburg. — Ueber Architektenkammern (Schluß). — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu Bildbeilage: Die Laeisz-Musikhalle in Hamburg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



EISE NACH ROM VON PAUL BÜRCK IN MÜNCHEN-LUSTHEIM. * 50 BLATT FEDERZEICHNUNGEN. VERLAG VON G. GROTE IN BERLIN. * ABSCHIED. * * * * *

DEUTSCHE * * BAUZEITUNG * * XLIII. JAHRG. 1909, NO. 14.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. No. 14. BERLIN, DEN 17. FEBRUAR 1909.

Vom Wettbewerb um die Luftschiffbauhalle Zeppelin's.

(Fortsetzung aus No. 12.) Hierzu die Abbildungen S. 91.

Auf eine von dem an erster Stelle preisgekrönten Entwurf ziemlich abweichende Weise löst der in zweiter Linie ausgezeichnete Entwurf mit dem Kennwort „Friedrichshafen“, Verfasser: Gute Hoffnungshütte in Sterkrade unter Mitwirkung von Arch. Prof. Bruno Möhring in Berlin, die gestellte Aufgabe.

Die Binder stehen hier in 16 m Entfernung (vergl. den Querschnitt Abbildung 12, den Teil-Längsschnitt Abbildung 13, den Grundriß der Hallenstirn, Abbildung 14, und die Schnitte durch den Hallenbinder, Abbildung 15) und sind dementsprechend doppelwandig ausgebildet. Bei 10 regelmäßigen Feldern ergibt sich dann eine Gesamtlänge der Halle von 160 m. Die Binder sind als eingespannte Bogen behandelt, zeigen im mittleren Teil des Untergurtes, wohl vorwiegend des besseren Aussehens wegen, Korbbogenform, sodaß das freie Profil in der Höhe etwas überschritten wird, und sind im Obergurt geradlinig begrenzt, sodaß ein einfaches Satteldach entsteht. Zwischen die Binder sind Gitterpfetten gespannt (Abbildung 15), deren Untergurte gleichzeitig als Bahnen für die verschiebbaren Montagegerüste dienen. Die beiden programmäßig vorzusehenden Laufstege sind so kräftig ausgebildet, daß sie außer einer Nutzlast von 150 kg/qm eine Einzellast von 1,5 t an jeder beliebigen Stelle tragen können. Bei der großen Entfernung der Binder und da die Dachplatte bei der hier gewählten Ausbildung als Versteifung nicht mit in Rechnung gestellt werden kann, sind sowohl an den Stirnen wie längs der Dachtraufen und in dem mittleren Teil der Dachfläche reichliche Windverbände angeordnet.

Sorgfältig ist die Isolierung der Halle gegen Wärme-Einflüsse bewirkt. Die Wände sind, soweit sie nicht verglast sind, 1 Stein stark ausgemauert. Die äußere Dachfläche ist mit Ruberoid auf Holzschalung gedeckt, die auf eisernen Sparren befestigt ist, welche auf den Hauptlängspfetten ihr Auflager finden. Unter dieser äußeren Verschalung ist in 11 cm Abstand eine solche aus 2,5 cm starken Gipsdielen vorgesehen. In bezug auf die Isolierung ist dieser Entwurf den anderen, preisgekrönten überlegen, in bezug auf Feuersicherheit steht er ihnen jedoch nach. Auch die großen Torflächen haben eine besondere Isolierung erhalten. Sie besitzen eine dünne äußere Eisenhaut und eine innere Holzschalung, dazwischen eine Luftschicht. Die Fensterverglasung ist jedoch einfach gehalten. Der Fußboden ist in aufwendiger Weise aus Holzpflaster auf Beton hergestellt.

Die Beleuchtung erfolgt durch Ober- und Seitenlicht. Die Oberlichte sind unmittelbar in die etwa unter 1 : 3 geneigte Dachfläche eingelegt, was bei der großen Fläche hinsichtlich des Dichthaltens zu einigen Schwierigkeiten führen dürfte. Sie sind in 4, fast in ganzer Hallenlänge durchgehenden Reihen von je 4 m Breite angeordnet, entsprechen also rd. 30% der gesamten Hallengrundfläche. Sie sichern in Verbindung mit den seitlichen Fenstern eine gute, gleichmäßige Beleuchtung. Die Verglasung besteht aus 6—8 mm dickem Drahtglas, das auf der Südseite mattiert ist, um die direkte Sonnenbestrahlung abzuhalten. In gleicher Weise sind die im übrigen mit Rohglas verglasten Seitenfenster auf der Südseite behandelt; hier sind außerdem noch Jalousien als Sonnenschutz vorgesehen.

Für Lüftung ist hier in wesentlich geringerem Maße Fürsorge getroffen, als bei dem Flender'schen Entwurf. Es sind nur einzelne Lüftungsaufsätze im Scheitel angeordnet worden, außerdem Lüftungsflügel in den Seitenfenstern. Das Urteil des Preisgerichtes bezeichnet diese Lüftung jedoch als ausreichend.

Der Anordnung der beweglichen Stirnwand wird vom Preisgericht besondere Anerkennung gezollt. Die Abbildung 16 mit den dazugehörigen Schnitten gibt über die gewählte Konstruktion Auskunft.

Die Stirnwände sind, wie bei dem mit dem I. Preise bedachten Entwurf, in einzelne, oben aufgehängte Scheiben geteilt, die je zur Hälfte rechts und links zur Seite und in die an den Hallenfronten angebauten Türme geschoben werden. Jede Torhälfte besteht hier aus 6 gleich großen Scheiben, die aber, entgegen dem Flender'schen Entwurf, in einer Ebene liegen, sodaß sie nur einer durchgehenden Laufbahn bedürfen, während die Führung und Abdichtung wesentlich erleichtert wird. Wie die Abbildung erkennen läßt, ist jede 20 m hohe, 3,75 m breite Scheibe als steife Platte mit Ständern und Riegeln ausgebildet. Sie werden unten mittels wagrechter Rollen zwischen ⌋ Eisen geführt, die den unteren Winddruck auf den Hallenfußboden übertragen. Oben ruhen sie auf je 4 Laufrollen, die paarweise auf eine Achse aufgekeilt sind, und bewegen sich auf einer Laufbahn, die aus zwei ⊐-Eisen gebildet und mit dem unteren Rande des festen Hallenabschlusses verbunden sind. Der Antrieb erfolgt von einem am Tor befestigten Laufsteg mittels Handkurbel und Zahngetrieb.

Wird nun durch diese Anordnung der Torscheiben in einer Ebene die Torkonstruktion selbst auch sehr vereinfacht, so werden anderseits kompliziertere Einrichtungen erforderlich, um die Tore in den Seitentürmen unter möglichster Platz-Ersparnis unterzubringen. (Diese Einrichtungen sind in unseren Abbil-

dungen nicht dargestellt.) Es ist das damit erreicht, daß die Torscheiben in den Türmen in der Richtung der Hallenfront auf eine Längsbahn auflaufen, die, als Schiebebühne ausgebildet, ihrerseits wieder auf einer Querbahn senkrecht zur Hallenstirn verschoben werden kann, sodaß die Scheiben schließlich wieder in kulissenartiger Anordnung hintereinander in den Türmen aufgestapelt werden können. Es ist natürlich für jede Torscheibe eine eigene Schiebe-Bühne erforderlich. Diese Schiebebühnen sind auf einer besonderen Galerie über der Querlaufbahn untergebracht und werden von dort mittels Kran einzeln, sobald eine Torscheibe in den Turm einlaufen will, herabgenommen und auf die Querlaufbahn in der Flucht des Tores abgesetzt. Nun kann zunächst die äußerste Torscheibe auf ihre Schiebebühne auflaufen und mit dieser nach hinten in den Turm geschoben werden, um der zweiten Schiebebühne und der zweiten Torscheibe Platz zu machen usw. Zum Verfahren jeder Torhälfte sind vier Mann erforderlich, die Bewegung jeder Hälfte soll in 15 Minuten erfolgen können. Das Tor erfordert also ziemlich viel Bedienungs-Personal, besonders wenn ein gleichzeitiges Oeffnen beider Torhälften erforderlich wird, was nach dem Programm eigentlich vorgesehen ist, wenn auch dieser Fall höchst selten eintreten wird.

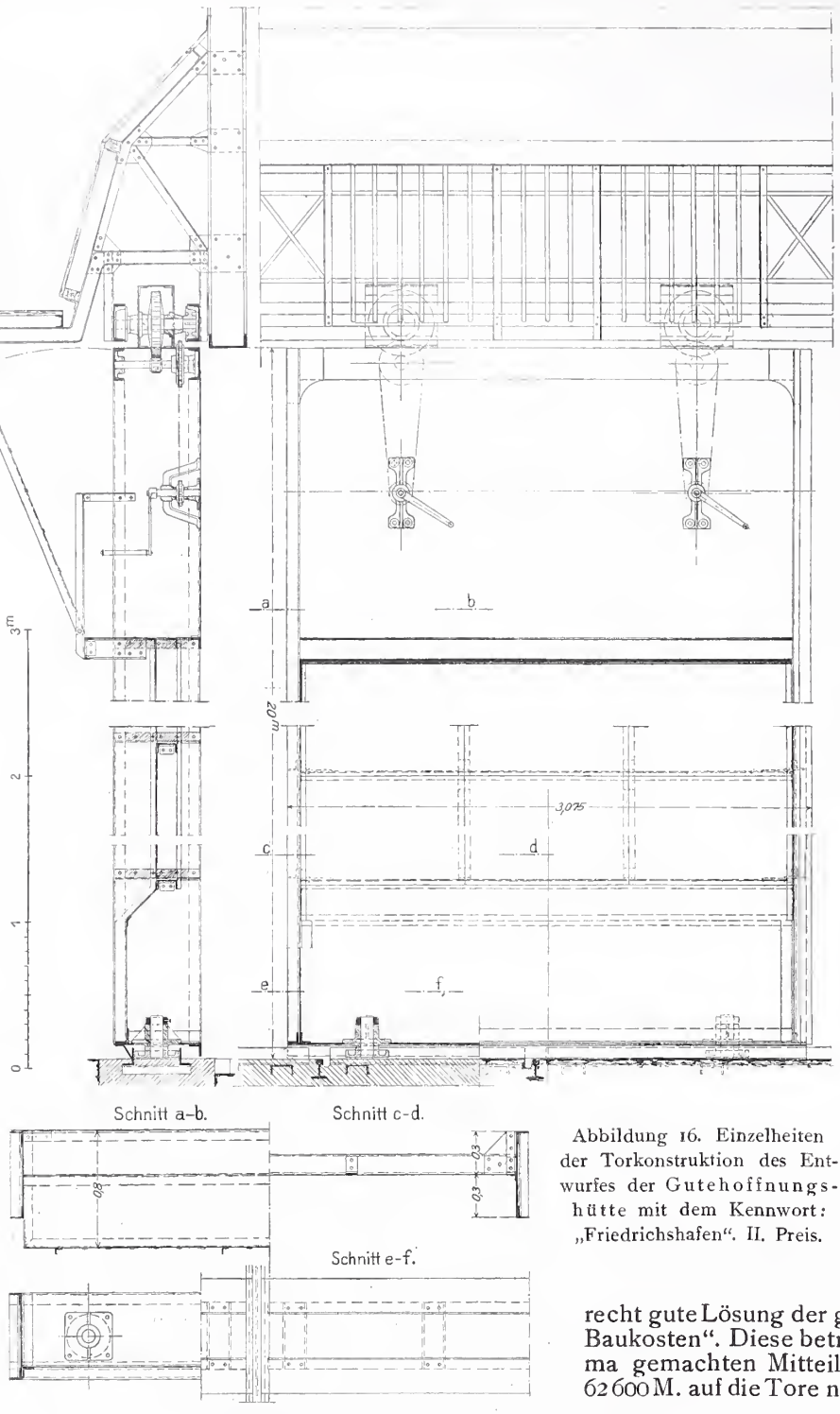


Abbildung 16. Einzelheiten der Torkonstruktion des Entwurfes der Gutehoffnungshütte mit dem Kennwort: „Friedrichshafen". II. Preis.

Bezüglich der seitlichen Klappgalerien sei nur erwähnt, daß diese zur Freigabe des lichten Profiles nach unten geklappt werden, und zwar erfolgt die Bewegung mittels einer Art Kniehebel, der bei Benutzung der Plattform zu deren Abstützung dient. Der Antrieb erfolgt auf elektrischem Wege.

Das Preisgericht bezeichnet den Gesamtentwurf als „eine recht gute Lösung der gestellten Aufgabe bei mäßigen Baukosten". Diese betragen nach der uns von der Firma gemachten Mitteilung rd. 547300 M., wovon rd. 62600 M. auf die Tore nebst deren Antrieb entfallen. —

(Schluß folgt.)

Vereine.

Württembergischer Verein für Baukunde in Stuttgart. Der Verein leitete am 16. Oktober seine Wintertätigkeit durch eine wohlgelungene Herbstfeier in Untertürkheim ein.

In der am 18. Oktober abgehaltenen Hauptversammlung wurden zunächst die verschiedenen Geschäftsberichte des verflossenen Vereinsjahres verlesen, woran sich die jedes zweite Jahr stattfindende Vorstandswahl anschloß. Der Mitgliederstand am 1. Oktober 1907 hat betragen 158 hiesige und 117 auswärtige, zusammen 275 Mitglieder. Eingetreten sind im verflossenen Jahr 26, ausgetreten 5, mit Tod abgegangen 6 Mitglieder, woraus sich eine Zunahme von 15 Mitgliedern ergibt. Die stattgefundenen Veranstaltungen bestehen in einer Hauptversammlung, 8 ordentlichen Mitglieder-Versammlungen, einer geselligen Vereinigung mit Vortrag, 2 Besichtigungen, einem Familienabend, einem Ausflug nach Frankfurt a. M., einer Vortragsreihe über den Betoneisenbau, sowie 5 Vorstandssitzungen. Für die Bearbeitung der Vereinsaufgaben war je eine Kommission ernannt worden. In den Mitgliederversammlungen wurden Vorträge gehalten: über den Verlauf der Abgeordneten-Versammlung zu Kiel von Brt. Hofacker und Ob.-Brt. Zügel, über den Ausbau der Kanalisation von Groß-Stuttgart sowie die geplante Abwasser-Kläranlage von Ob.-Brt. Zobel, über eine Studienreise nach Süd-Afrika unter Vorführung von Lichtbildern von Bauinsp. Daser, über den neuen Osthafen zu Frankfurt a. M. von Stadtbrt. Kölle, über beachtenswerte Neubauten des Hamburger Hafens von Ing. Baritsch, über Elemente der Abwasserreinigung von Brt. Neuffer, sowie über den neuen Baustoff „Tekton" von Brt. Hengerer. Der Familienabend wurde durch einen Reisebericht mit Lichtbildern von Ob.-Brt. Canz über eine Reise nach Spanien, Teneriffa und Algier belebt. Eine der ordentlichen Versammlungen behandelte rein geschäftliche Fragen, nämlich die Verbandsaufgaben, das Ergebnis der Umfrage betr. die Sammlung alter deutscher Bürgerhäuser und vor allem eine Denkschrift an die Stadtverwaltung Stuttgart über die Stellung der Techniker in der Stadtverwaltung, insbesondere die Ernennnng besoldeter Gemeinderäte aus dem Technikerstand. Die Vorträge über Eisenbetonbau, die vom Ministerial-Referenten Dr.-Ing. Frank abgehalten wurden, fan-

den in den Monaten März und April statt und waren von 35 Mitgliedern besucht. Die Besichtigungen galten dem neuen Ingenieur-Laboratorium zu Berg unter Führung von Baudirektor v. Bach, sowie den Gründungsarbeiten am neuen Gaswerk zu Gaisburg mittels Simplex-Pfählen unter Stadtbrt. Pantle. Der Kassenbericht wurde wie bisher von Brt. Kuhn, der Büchereibericht von Stadtbrt. Pantle vorgetragen. Die Finanzlage des Vereins ist befriedigend, der Fonds für die Unterstützung von Mitgliedern im Kriegsfall ist auf 4600 M. angewachsen.

Die Vorstandswahlen ergaben für die nächsten 2 Jahre als Vorsitzenden Brt. Kräutle, als dessen Stellvertreter den seitherigen Vorsitzenden Brt. Hofacker, als Schriftführer Dir. Lörcher und Brt. Burger, als Kassierer und Bibliothekar die beiden bisherigen Hrn. Brt. Kuhn und Pantle, sowie als weitere Mitglieder die Brte. Landauer und Woltz sowie Brt. Euting. Nach Abschluß der Wahlen ergriff der neue Vorsitzende das Wort, um für das Brunnen. Eine Perle in bezug auf städtische Straßenbilder ist Oberehnheim. Weiter wurden vorgeführt der Stadtturm und die alten Stadtmauern von Dambach, ein mit Erker und reichen Holzschnitzereien geziertes Bauernhaus in Scherweiler, die befestigte Kirche von Kestenholz, die Stadtmauern nebst Turm in Bergheim, dem Fundorte eines alten römischen Mosaikfußbodens, und ein Hof in Rappoltsweiler, das am Fuße von drei Burgen liegt. Wie in anderen elsässischen Städten, so hat auch hier der Hof eine liebevolle Behandlung gefunden, während man von der Straße aus nur unscheinbare Häuser sieht. Der Grund hierfür liegt darin, daß der Hausherr seinem Gaste das Vornehmste bieten will, nicht aber dem Vorübergehenden. Es folgen die befestigte Kirche in Humaweier und hierauf verschiedene Bilder aus Reichenweier, der Perle der Vogesenstädtchen, die bestrebt ist, ihre Baudenkmäler zu erhalten. Ein wenig glückliches Werk aus früherer Zeit ist die protestantische Kirche. Vorgeführt wurden die Stadtmauer

Abbildung 12. Querschnitt durch die Halle.

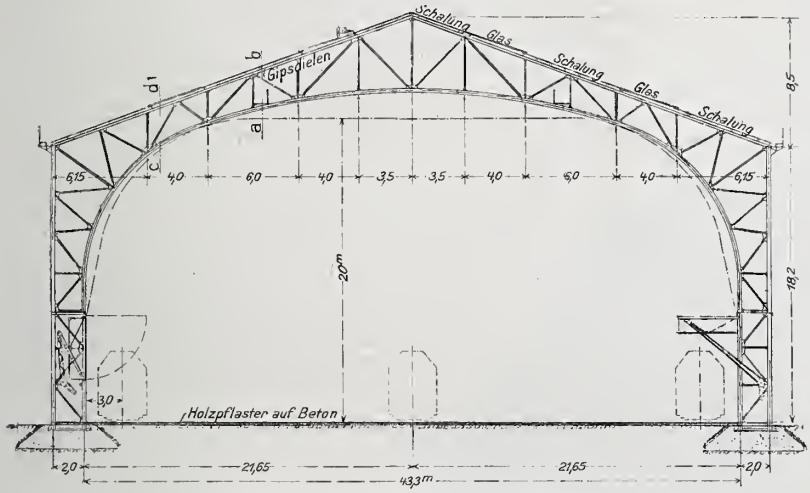


Abbildung 14. Hallengrundriß am Kopfende.

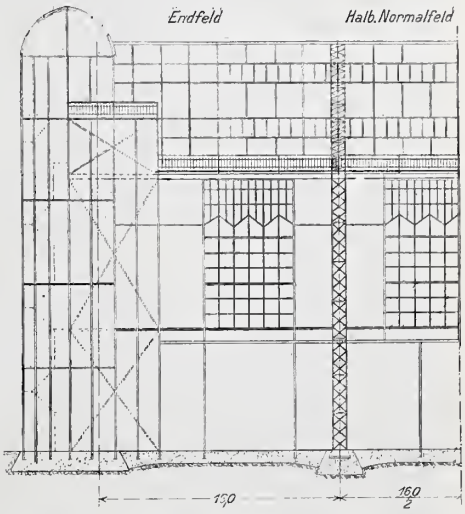


Abbildung 13. Längsschnitt durch den Hallenkopf.

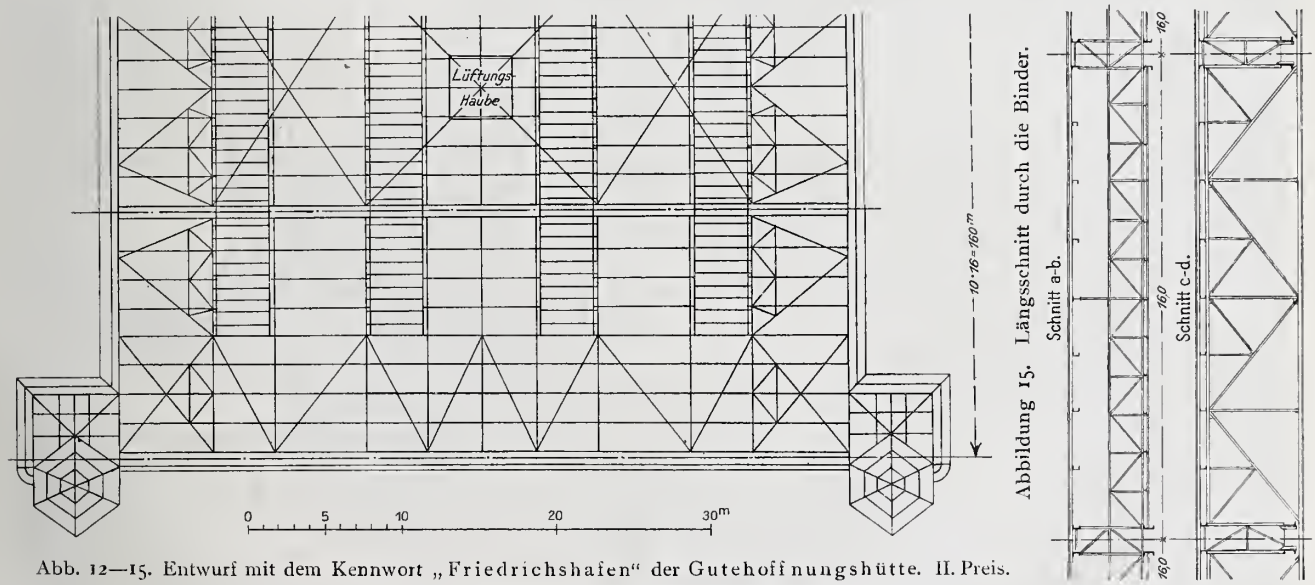


Abbildung 15. Längsschnitt durch die Binder.

Abb. 12—15. Entwurf mit dem Kennwort „Friedrichshafen" der Gutehoffnungshütte. II. Preis.

Vom Wettbewerb um die Luftschiffbauhalle Zeppelin's.

ihm entgegengebrachte Vertrauen zu danken, sowie dem scheidenden Brt. Hofacker den Dank des Vereins für seine 2jährige Mühewaltung auszudrücken, während Arch. Feil auf den Gesamtvorstand sprach. — W.

Sächsischer Ingenieur- u. Architekten-Verein in Dresden. Wochenversammlung am 19. Okt. 1908. Vortrag des Hrn. Reg.-Bmstr. Andrae (Straßburg) über: „Elsässische Städtebilder". Der Vortragende will durch seine Ausführungen Begeisterung für die Schönheiten der leider viel zu wenig gekannten und besuchten Reichslande erwecken und führt zu diesem Zweck eine Reise durch Elsaß von Norden nach Süden in Lichtbildern vor. Er beginnt in Neuweiler und zeigt aus diesem Orte einen Hof mit reichen Sandsteinarbeiten, die aber bereits im Verfall begriffen sind. Es folgen die romanische Kirche und das Stadttor von Rosheim. Von Börsch wurden gezeigt der mit einem Storchnest bekrönte Stadtturm, ein alter Brunnen, die schöne Giebel aufweisende Hauptstraße, sowie der Marktplatz mit mit Diebestüren und Toldertüren, das Toldertor, Straßenbilder, ein Brunnen mit weißer Sandsteinarbeit, ein Bauernhof, ein Bürgerhof mit reichen Holzschnitzereien usw. Es folgten hierauf ein Renaissance-Giebel und ein Brunnen in Kaysersberg. Der alte Ziehbrunnen ist hier wie auch vielfach noch in anderen Orten des Elsaß durch eine eingebaute moderne Pumpe verunziert. Weiter werden gezeigt ein Turm in Türkheim, Bilder aus Ensisheim, Colmar und Egisheim, der Marktplatz mit Stadtturm und ein frühgotisches Kirchenportal in Rufach und die gotische Kirche von Thann. Nach Vorführung einiger Bilder aus Straßburg, wie Thomaskirche, ein Straßburger Städtebild, Pflanzbad, Kleinparis, gedeckte Brücken, Blick auf das Straßburger Münster schließt der Vortragende seine Ausführungen mit der Bitte, die Lust mit nach Hause zu nehmen, dem schönen Elsaß selbst einen Besuch abzustatten. — Der Vorsitzende spricht dem Vortragenden den Dank der Versammlung für die Vorführung der reizenden Städtebilder aus. K.

Architekten-Verein zu Berlin. Versammlung am 30. November 1908. Vorsitzender: Hr. Stübben, anwesend 157 Mitglieder, 5 Gäste.

Nach einigen Mitteilungen des Vorsitzenden über die Wochenschrift des Vereins und nach dem Berichte des Hrn. Blunck über den Ausfall eines Wettbewerbes um Entwürfe zu einem die Straße überbauenden Torbogen in Steglitz wird das Wort zu einem den Abend füllenden, interessanten und durch zahlreiche Lichtbilder erläuterten Vortrag über den Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin, insbesondere über die Wasserstraße Berlin—Hohensaaten dem Reg.- u. Brt. Joh. Lorenz Meyer aus Potsdam erteilt.

Nach einigen geschichtlichen Mitteilungen über die Entstehung der beiden Haupt-Wasserstraßen, die Berlin mit der Oder verbinden, das sind die Spree—Oder- und die Havel—Oder-Wasserstraße, wies der Vortragende darauf hin, daß Stettin durch die Linienführung der vorhandenen Verkehrswege einigermaßen ins Hintertreffen gelangt sei, und es daher die Aufgabe der Staatsregierung gewesen sei, baldigst eine bessere Verbindung zwischen Stettin und Berlin zu schaffen.

Nach eingehender Beschreibung der Linie und ihres Längsprofils wurde die Art der Kanalspeisung erörtert. Das Speisewasser wird unterhalb Liebenwalde der oberen Havel entnommen und soll — wenn möglich — durch Anstauen der Havelseen in trockenen Zeiten noch vermehrt werden. Danach wurden die Querprofile des Kanales gezeigt und eingehend beschrieben, wie man beabsichtigt, die durch weite, sandige Strecken führende Scheitelhaltung mit Hilfe einer Tonschicht zu dichten.

Sodann gab der Vortragende an, wie der Betrieb auf dem neuen Kanal zu denken sei. Ein Treidelbetrieb — d. h. ein Schiffszug vom Ufer der Scheitelhaltung aus — sei zweifellos billiger und auch für den Bestand des Kanalbettes vorteilhafter, als ein Schleppen der Kähne durch Dampfer. Die sogen. Garantieverbände, die sich mit Geldmitteln an dem Unternehmen beteiligt haben — besonders die Städte Berlin und Stettin — sind jedoch gegen jeden Schleppzug vom Ufer aus, da daraus ein staatliches Schleppmonopol und später sogar ein Schiffahrts-Monopol erwachsen könne. Daher wird man in Zukunft nur mittels Dampfer den Schleppbetrieb ausüben dürfen. Den Dampfern ist jedoch nur zu gestatten, 3 Anhänge mit einer Geschwindigkeit von 3,5 km in der Stunde zu schleppen.

Sodann ging der Vortragende auf die Bauausführung ein und beschrieb die Anlage der Schleusen, besonders der Schleusentreppe bei Niederfinow, und zeigte darauf einige besonders bemerkenswerte Bauwerke, z. B den schon fertiggestellten Durchlaß im Ragöser Tal. Zum Schluß wurden zehn Entwürfe zu einem Hebewerk bei Niederfinow vorgeführt und ihre Wirkungsweise beschrieben; die Steigung beträgt 36 m. Eine ganz befriedigende Lösung ist allerdings noch nicht gefunden; daher hat man den Bau zunächst noch zurückgestellt Doch ist zu hoffen, daß es noch gelingt, einen geeigneten Entwurf für diese schwierige, aber außerordentlich lohnende Aufgabe auszuarbeiten. —

Vermischtes.

Bedrohung des Stadtbildes von Bamberg. Der Magisrat von Bamberg soll den Nachrichten der bayerischen Presse zufolge seine grundsätzliche Zustimmung zur Niederlegung des Hotels „Bamberger Hof" gegeben haben, an dessen Stelle ein großer Warenhaus-Neubau treten soll. Die Angelegenheit wird mit Recht als eine das ganze Land berührende bezeichnet, denn sie trifft Bamberg in seiner Seele. Das Hotel „Bamberger Hof" ist ein stattlicher Barock-Palast, der mit dem Architekturbild des „Grünen Marktes" eine wichtige Rolle spielt und in diesem, das schon manche Einbuße erlitten hat, nicht fehlen darf, soll das Bild nicht gänzlich zerstört werden. Durch den beabsichtigten Warenhaus-Neubau wird ferner nicht nur eine Beeinträchtigung der Wirkung der Jesuiten- oder Martinskirche befürchtet, sondern man glaubt auch, daß die im ehemaligen Jesuiten-Kollegium untergebrachte kgl. Bibliothek mit ihren unersetzlichen Schätzen von der Gefahr der Vernichtung für den Fall eines im Warenhause ausbrechenden Brandes bedroht sei. Aus allen diesen Gründen haben sich einflußreiche Kreise für die Erhaltung des „Bamberger Hof" ausgesprochen und man darf nur hoffen, daß es gelingt, einen Ausgleich zwischen den wirtschaftlichen und den idealen Interessen herbeizuführen. —

Techniker als Minister. Der in außerdeutschen Staaten nicht seltene und auch in deutschen Bundesstaaten — z. B. Hessen und Baden — wiederholt vorgekommene Fall der Erwählung von Technikern zu Ministern hat sich nun auch in Oesterreich ereignet. In das neue parlamentarische Kabinett Bienerth ist als Minister für öffentliche Arbeiten der Vorstand der Abteilung für Straßen- und Brückenbau bei der Statthalterei für Tirol in Innsbruck Hofrat August Ritt ernannt worden. Hr. Minister Ritt wurde 1852 in Budweis geboren und begann seine staatliche Laufbahn als Baupraktikant 1879 in den Küstenlanden und in Triest und wurde 1880 in die Abteilung für Wasserbau des Ministeriums des Inneren berufen, wo er zum Ober-Ingenieur vorrückte. Im Jahre 1888 kam er als Ober-Baurat an die Statthalterei in Innsbruck, wo er bis zu seiner nunmehr erfolgten Ernennung zum Arbeitsminister wirkte. Ritt wird als Verfasser des Planes der Rhein-Regulierung bei St. Margareten bezeichnet und soll sich auch bei Arbeiten in Tirol, z. B. bei der Regulierung der Etsch, der Anlage der Dolomiten-Straße usw. große Verdienste erworben haben. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Bebauung des Geländes des ehemaligen Vincenz-Spitales am Munsterplatz in Aachen wird vom Oberbürgermeister daselbst für in Aachen wohnende oder dort geborene Architekten zum 15. April d. J. erlassen. Auf dem Grundstück sollen 3 Häuser mit Läden und Wohnungen, die sich gut verzinsen, erbaut werden. Baukosten 180 000 M.: Material und Stil sind freigestellt, doch ist auf die Lage gegenüber dem Dom bei der Würde der künstlerischen Gestaltung gebührende Rücksicht zu nehmen. Es gelangen ein I. Preis von 1000 M und zwei II. Preise von je 600 M. zur Verteilung. Nicht preisgekrönte Entwürfe können für je 300 M. angekauft werden. Das Arbeitsausmaß ist im Hinblick auf die Höhe der Preise etwas reichlich; es werden verlangt eine Ansicht am Münsterplatz (35 m Front) 1 : 100, sämtliche Geschosse jedes Gebäudes sowie ein Schnitt durch alle Häuser und die Ansicht der Hoffront 1 : 200; eine Achse eines Gebäudes 1 : 20, eine perspektivische Ansicht der Baugruppe und ein Erläuterungsbericht. Ueber die Ausführung ist freie Bestimmung vorbehalten, doch „soll dem (preisgekrönten? D. Red.) Architekten, dessen Entwurf zur Ausführung gelangt, eine Mitwirkung bei der Ausbildung der Fronten zugesichert werden". Unter den Preisrichtern befinden sich die Architekten Prof. G. Frentzen, Göbbels, Geh. Brt. Kosbab und Brt. Laurent in Aachen. —

Ein Preisausschreibeu zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau der Schloßteich-Brücke in Königsberg i. Pr. erläßt der Magistrat daselbst zum 1. Oktober für deutsche, in Deutschland ansässige Architekten und Ingenieure. Es gelangen drei Preise von 6000, 4000 und 2000 M. zur Verteilung; ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 1000 M. ist vorbehalten. Unter den Preisrichtern befinden sich die Hrn. Prof. A. Grenander, Geh. Brt. Dr. L. Hoffmann und Geh. Brt. Dr. J. Stübben in Berlin, Geh. Reg.-Brt. Prof. Dr. Krohn in Danzig, sowie die Hrn. Prof. L. Dettmann, Arch. Heitmann, Dr. Keil, Stadtbrt. Naumann, sowie der noch zu ernennende Stadtbaurat für Hochbau, sämtlich in Königsberg. Unterlagen gegen 5 M., die zurückerstattet werden, durch das Städt. Vermessungsamt in Königsberg. —

Einen Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau eines Sparkassen- und Polizei-Wachtgebäudes in Altena i. W. erläßt der Magistrat für die im Reg.-Bezirk Arnsberg ansässigen Architekten. Ein Preis von 500 M. oder 2 Preise von zusammen 500 M.; Ankäufe für je 200 M. Dem Preisgericht gehören als Sachverständige an die Hrn. Brt. Kullrich und Postbrt. Buddeberg in Dortmund, sowie Ing. Brintzinger und Stadtbmstr. Bolle in Altena. —

Wettbewerb Reform-Gymnasial-Gebäude Tempelhof. Das Gebäude soll auf einem 6600 qm großen Gelände an der Friedrich-Franz- und der Kaiserin Augusta-Straße derart errichtet werden, daß ein tunlichst großer Schulhof freibleibt. Die Baugruppe besteht aus dem Schulgebäude, aus Turnhalle und Direktor-Wohnung; ihr Baustil ist den Bewerbern überlassen. Die Ausbildung der Fronten soll in Putzbau mit sparsamer Verwendung von Werkstein erfolgen. Das Raumprogramm ist das für ähnliche Gebäude übliche. Ueber die Ausführung enthalten die Unterlagen keine Angaben. —

In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für das Gebäude einer Friedrich Franz-Knabenschule in Rostock liefen 183 Arbeiten ein. Den I. Preis gewann Hr. Heinr. Bomhoff in Hamburg; den II. Preis Hr. Alfons Berger in Leipzig; den III. Preis Hr. Emil Neupert in Hamburg. Zum Ankauf wurden empfohlen die Entwürfe der Hrn. C. Pfeiffer und Hans Schnittger in Kiel, sowie Phil. Weitze in Lübeck. Die sämtlichen Entwürfe sind bis 28. Februar im Fürstensaal des Rathauses öffentlich ausgestellt. —

Inhalt: Vom Wettbewerb um die Luftschiffbauhalle Zeppelin's. (Fortsetzung.) — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Reise nach Rom von Paul Bürck in München-Lustheim. (Text in No. 12)

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

EISEN-KONSTRUKTION DES STADTTHEATERS IN KIEL. * ARCHITEKT: BAURAT HEINRICH SEELING IN BERLIN. * INGENIEUR: O. LEITHOLF IN BERLIN. * ANSICHT VOM „KLEINEN KIEL". * * * *

DEUTSCHE * * BAUZEITUNG * * XLIII. JAHRGANG 1909 * * * NO. 15. * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 15. BERLIN, DEN 20. FEBRUAR 1909.

Eisen-Konstruktionen im neuen Stadttheater in Kiel.

Von O. Leitholf in Berlin. Hierzu eine Bildbeilage.

Das vom Brt. Heinrich Seeling in Charlottenburg entworfene und von der Architekten-Firma H. Seeling & R. Seelerbaute Theater, dessen äußere Erscheinung unsere Bildbeilage zeigt, dient seiner Bestimmung seit dem 1. Oktober 1907. Der Umstand, daß die Errichtung dieses Hauses nicht in der sonst üblichen massiven Bauweise erfolgte, daß vielmehr feuersicher ummauerte Eisenkonstruktionen erheblichen Umfanges zur Verwendung kamen, gibt zur nachfolgenden Darstellung Anlaß.

Die genannte Bauweise wird bekanntlich angewendet, wenn entweder den Querschnitten aller Wände und Mauerpfeiler nur sparsamste Ausdehnung zugestanden wird, oder wenn bei Gebäuden von ansehnlicher Höhe oder bei dem Vorhandensein schlechten Baugrundes eine geringe Eigenlast der Gebäude angestrebt werden muß. Die beiden letzten Ursachen waren hier gleichzeitig für die Wahl der genannten Bauart bestimmend, indem einerseits das Bühnenhaus, von der Kellersohle aus gemessen, die beachtenswerte Höhe von 53 m erreicht, während anderseits die Baustelle äußerst ungünstigen Baugrund aufweist.

Das Theater wurde im Mittelpunkt der Stadt, in einer Schmuckanlage errichtet, wobei dem Zuschauerhause ein Wasserbecken, der sogenannte „kleine Kiel", vorgelagert ist. (Vergleiche den Lageplan Abbildung 1 und die Bildbeilage.) Bohrungen ergaben dabei, daß der Boden erst in 15—16 m Tiefe aus tragfähigen Schichten aus Lehm und Ton besteht, während darüber wechselnde Schichtung aus Mutterboden, Schutt, Torf, Moor und Sand mit Schlamm und Ton gemischt festgestellt wurden. Keine einzige dieser Schichten war zur Aufnahme hoher Belastungen geeignet.

Zur Sicherung dieses Baugrundes empfahl sich bei geeigneter Höhenlage des Grundwasserstandes ein Pfahlrost in Gemeinschaft mit einer über den gesamten Grundriß des Gebäudes reichenden Betonplatte, weil dieser Gründung schnelle Ausführung, große Zuverlässigkeit und nicht zu hohe Kosten gegenüber den noch zur Wahl stehenden Gründungsarten zum Vorteil gereicht. Dabei wurde die Bedingung gestellt, daß alle Pfähle durch die oberen Ablagerungen hindurch in den guten Baugrund einzudringen hätten. Eine Notwendigkeit, die neuerdings vielfach benutzten Betonpfähle anzuwenden, die einen verhältnismäßig hohen Herstellungspreis haben, lag nicht vor, da nur geringe Schwankungen in der Höhe des Grundwasserstandes nachweisbar waren. Es genügten vielmehr die billigeren Holzpfähle, die in den deutschen Hafenstädten stets in allen Abmessungen zur Verfügung stehen. Abbildung 2 gibt einen schematischen Grundriß der Bauanlage, dessen Hauptabmessungen 64,1 und 63,79 m betragen. Die vorwiegend in ausgefachter und teilweise verblendeter Eisenkonstruktion ausgeführten Zuschauer- und Bühnenhauswände sind schwarz hervorgehoben. Dabei bilden die eisernen Wände den Kern der Anlage, gegen den sich die niedrigen Anbauten lehnen. Die Frontwände der letzteren, die keine erheblichen Lasten tragen, ebenso einzelne innere Scheide- und Treppenhauswände bestehen aus vollwandigem Mauerwerk. Diese Ausführungsweise der Umfassungswände erschien auch deswegen naheliegend, weil bei den an sich geringen Wandstärken nur so die äußere Rohbau-Verblendung, die sparsam durch Hausteingliederung belebt ist, gut ausführbar war.

Unter Hinweis auf die Abbildungen 1 und 2 wird weiterhin bemerkt, daß das Zuschauerhaus, das in seinem Giebelvorbau den Haupteingang nebst Vestibul und das darüber liegende Foyer enthält, dem kleinen Kiel zunächst liegt. An das Zuschauerhaus schließt sich nach der Straße Fleethörn hin das Bühnenhaus mit seinen beiden seitlichen Anbauten und einem in der Hauptachse gelegenen Vorbau an, der nach der genannten Straße hin den Abschluß bildet. Weiterhin setzt sich der Magazinflügel einseitig an den Vorbau an. Die seitlichen Bühnenhaus-Anbauten sowie die Untergeschosse des dort befindlichen Giebelbaues dienen teils der Verwaltung, teils den vielgestaltigen Zwecken des Bühnen Personales. In den Obergeschossen des zuletzt genannten Bauteiles liegt der Malersaal. Die vordere Oeffnung des Bühnenhauses hat 10,50, die hintere 14,24 m Weite. Die Decken aller Räume sind aus scheitrechten Hohlziegelkappen zwischen eisernen Balken gebildet, alle Dächer mit roten Ludovici'schen, holländischen Falzziegeln eingedeckt.

1. Zuschauerhaus.

Es bietet bis 1100 Besuchern Platz. Abbildung 3 zeigt den Grundriß der Decke des I. Ranges, Abbildung 4 einen Teil des Grundrisses der Dachkonstruktion. Abbildung 5 gibt links einen halben Querschnitt durch den Zuschauerraum, rechts einen durch das Vestibül; das Schaubild, Abbildung 6, stellt das im Bau begriffene Zuschauerhaus, vom Bühnenhaus gesehen, dar, während Abbildung 7 einen Längsschnitt durch Zuschauer- und Bühnenhaus vorstellt.

Diese Darstellungen lassen erkennen, daß die Dachbinder des Zuschauerhauses auf den inneren eisernen Säulen liegen und nach beiden Seiten hin überkragen, sodaß die gesamte Dachlast mit Ausnahme der äußeren Hälften der Mansardflächen auf diesen Stützen ruht. Dabei sind die 5 Dachbinder in Abbildung 7, welche dem Bühnenhause zunächst liegen, ihrem Wesen nach dem in Abbildung 5 links dargestellten und auch in Abbildung 6 erkennbaren Binder gleich; beim dritten und fünften Binder ist nur, der geänderten Säulenstellung entsprechend, die Stützweite geringer, während beim fünften, der schon im Walm liegt, eine Abflachung des mittleren Teiles seines Obergurtes notwendig wurde.

Während nun die Obergurte den Dachneigungen genau folgen, sind die Untergurte nur in den Kragteilen wagrecht im Dachboden verlegt, die zwischen den Säulen liegenden Teile dagegen bogenförmig ausgestaltet. Wäre nämlich hier wie bei den Kragarmen verfahren worden, so hätten die Füllstäbe der Binder wegen ihrer großen Länge keine sparsame Ausbildung erhalten; zugleich hätte die technische Ausnutzung des Dachbodens eine unerwünschte Verminderung erfahren. Diese Krümmung des mittleren Teiles des Untergurtes machte freilich anderseits eine Aufhängung der entsprechenden Teile des Dachbodens an den Bindern erforderlich, die noch in gleicher Weise die in Drahtputz hergestellte eigentliche Decke des Zuschauerraumes und die auf ihr ruhenden zahlreichen Kanäle der Lüftungsanlage zu tragen haben.

Auf der rechten Seite des Hauses haben die Dachbinder durch Ausbildung des obersten Stützenschusses als Pendelsäule ein bewegliches Auflager auf den Säulen erhalten.

Der dem Portalgiebel zunächst liegende Binder zeigt eine noch erheblichere Beeinflussung seiner Form durch den Walm als der benachbarte Binder. Wegen der verbleibenden geringen Konstruktionshöhe ist daher der Untergurt dieses Binders in seiner ganzen Länge wagrecht in Dachbodenhöhe liegend angeordnet. Für die Stützung des Daches des Portalbaues, dessen Dachboden gleichfalls nur mäßige Höhe besitzt, sind drei Gitterträger verlegt worden, die zur Längsachse des Hauses parallel liegen und sich auf dem zuletzt besprochenen Binder einerseits und auf die Giebelwand anderseits stützen.

Die Unterzüge der Foyerdecke, die einen 13,4 m weiten Raum überdecken, sind, sparsamer Ausbildung wegen, mittels dreier Hängeeisen an dem Dachboden aufgehängt, während die freien Enden der Unterzüge auf den Seitenwänden des Foyers und den Säulen des letzten Binders ruhen. In gleicher Weise ist der Brüstungsunterzug des nach dem Foyer balkonartig sich öffnenden Ganges, der unter der Galerie des 2. Ranges hindurchführt, in drei Punkten am Fußboden des letzteren aufgehängt.

Die Säulen, welche die Binder des Zuschauerraumes tragen, bestehen durchweg aus zwei auseinander gestellten [-Eisen, die untereinander vergittert sind. Der Spielraum zwischen den Hälften einer Säule ist übrigens so bemessen, daß in der Regel alle Decken- und Wandunterzüge in den Säulen-Querschnitten zentrisch lagern. Der Längsschnitt in Abbildung 7 läßt weiter erkennen, daß die Fußpunkte der Stützen in den verschiedensten Höhen liegen, da nämlich, wo die Neigung der Korridor-Fußböden im Parkett und vorhandene Luftkanäle zuerst eine gute Ausbildung der Stützenfüße auf den Kellerwänden zuließen. Dabei mußten dort durchweg Schwellenroste verlegt werden, da das stützende Mauerwerk überall aus Wänden von mäßiger Stärke gebildet wird.

Die Rangkonstruktionen zeigen bei ihrer Ausbildung keine Abweichungen vom sonst Gebräuchlichen, da im Zuschauerraum besondere Rangstützen aufgestellt werden konnten, die aus vollen, kreisrunden Flußeisenstäben gebildet sind. Zwischen den eisernen Ausleger- und Ringträgern wurden die Rangstufen aus Holz aufgebaut, die Unterflächen der Ränge jedoch mittels feuersicherer Drahtputzdecke unterblendet.

Ueber Aufnahme und Uebertragung der Windkräfte, die auf das Zuschauerhaus wirken, sei Nachfolgendes bemerkt. Die auf das Dach entfallenden Windkräfte, die normal zur Längsachse des Gebäudes wirken, werden auf der linken Seite des Hauses, wo sich die festen Binderauflager befinden, vollkommen aufgenommen. Zu diesem Zwecke ist in Höhe des Dachbodens (+20,35) ein der Länge des Zuschauerraumes entsprechender 22,9 m breiter und 7,67 m tiefer wagrechter Gitterträger gebildet worden (Abbildg. 4), der die Windkräfte auf zwei Halbrahmen (Bock B und F) überleitet, die im Galeriegeschoß angeordnet, auf gemauerten Scheidewänden stehen, welche bis zum Keller-Fußboden hinabreichen. Die Form der Rahmenbinder läßt die Abbildung 5 (einpunktiert) erkennen. Auch die unter dem Galerie-Geschoß liegenden drei Gangdecken sind auf beiden Seiten des Zuschauerraumes durch Anordnung leichter Deckenverbände in den Stand gesetzt, alle auf die verhältnismäßig schwachen Vorderwände entfallenden Windkräfte in standfähige Scheidewände zu übertragen. Der Wind, welcher die Seitenwände des Zuschauerraumes in der Tiefe des Vorbaues trifft, findet durch die Giebelwand und die vorerwähnten Scheidewände eine unmittelbare Aufnahme.

Zur Uebertragung der Windkräfte in Richtung der Längsachse, die auf den Portalgiebel wirken, dient im Dachboden eine weitere wagrechte Gitterversteifung, Abbildung 4, wobei der Untergurt des dem Portalgiebel zunächst gelegenen Binders diesem Windverband zugleich als Zuggurt dient. Die Seitenwände des Vestibüls und die des Zuschauerhauses genügen dann zur Uebertragung aller Windkräfte in die Fundamente.

In üblicher Weise sind zudem in den Dachflächen Windverbände angeordnet zwischen den drei Gitterträgern des Vorbaues einerseits und zwischen zwei Paaren der Hauptbinder, Abbildung 7, anderseits. Die im Dachfußboden und im Dachraum im 1. Binderfelde nächst dem Bühnenhaus angeordneten Windverbände, die in wag- und lotrechten Ebenen liegen, dienen der Aussteifung der vorderen Bühnenhaus-Querwand und kommen weiter unten zur Erörterung.

2. Bühnenhaus nebst Anbauten.

Neben den bereits erwähnten Grundrissen, Abbildungen 3 und 4, und dem Längsschnitt, Abbildung 7, ist das Bühnenhaus aus dem Querschnitt, Abbildung 8, ersichtlich, der rechts durch die Achse des Bühnenhauses, links an der Grenze zwischen Zuschauer- und Bühnenhaus geführt ist. Abbildung 9 schließlich gibt ein Schaubild des Gebäudes während der Errichtung des Bühnenhauses und des Magazins vom Fleethörn aus gesehen.

Der Bühnenraum ist im Lichten 14,98 m tief und 20,84 m breit, die Hinterbühne hat als entsprechende Abmessungen 4,24 und 14,24. Höhe der Unterbühne 5,3 m, der Hauptbühne 21,8 und der Hinterbühne 8,2 m.

In den durchweg nur 40 cm starken Seitenwänden des Bühnenraumes stehen je fünf Stützen, auf denen die Schnürbodenträger ruhen. Dazu kommen noch vier schwere Ecksäulen und noch je zwei Säulen in den 51 cm starken Bühnenhaus-Querwänden, die hart an den Seitenbegrenzungen der vorderen und der hinteren Bühnenöffnung stehen.

Die Schnürbodenträger und ihre Stützen haben gleichmäßig 2,25 m Teilung, wofür bühnentechnische Gesichtspunkte maßgebend waren. Verschieden hiervon sind die Feldbreiten nächst den Querwänden, die 3,605 m an der vorderen und 2,885 m an der hinteren betragen.

Da oberhalb der Schnürbodenhöhe (+27,10) größere Lasten nicht mehr auf die Umfassungswände des Bühnenraumes übertragen werden, konnten diese von dieser Höhe ab ohne besondere Verstärkungen durch Eisenkonstruktionen in vollem Mauerwerk ausgeführt werden. Das setzt voraus, daß diese Wände, besonders der rd. 14 m hohe Giebel der vorderen Querwand, gegen den Einfluß des Windes durch die standfähigen Eisenkonstruktionen des Dachraumes gesichert werden. Bei den 40 cm starken voll ausgefachten seitlichen Eisen-Fachwerkwänden konnten alle Eisenteile an

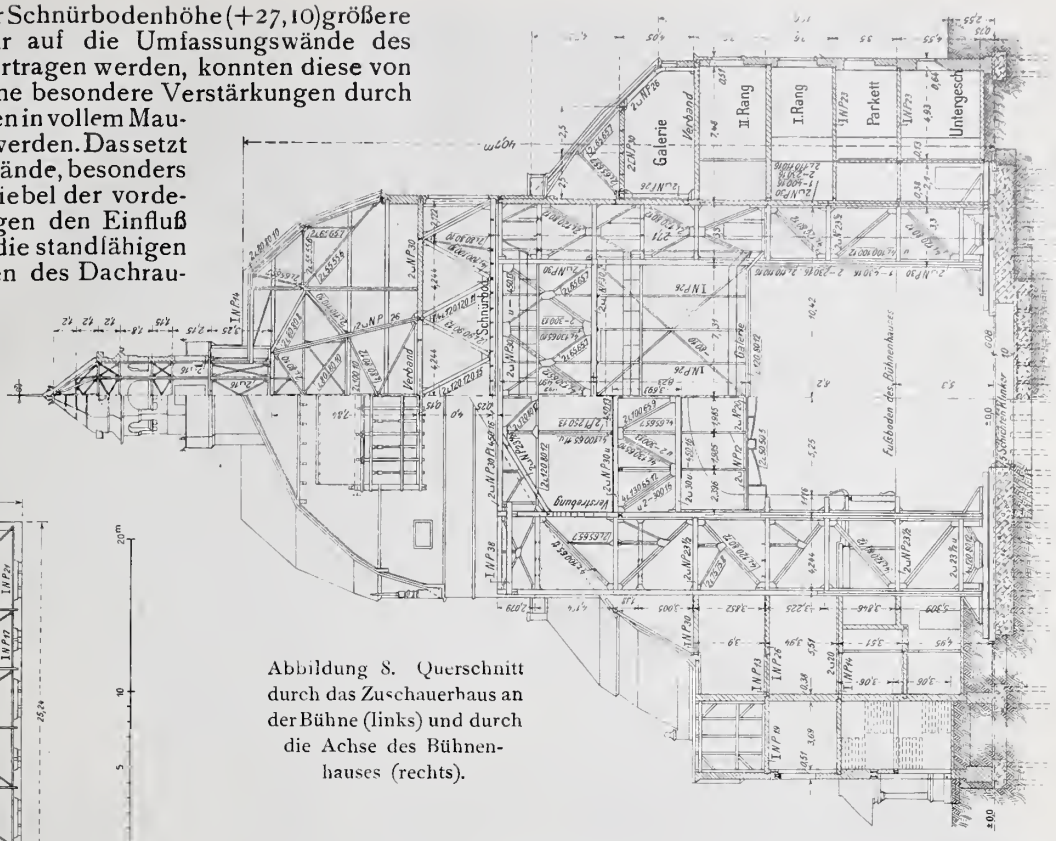
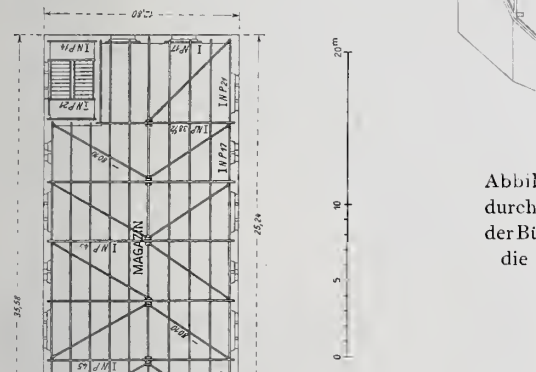


Abbildung 8. Querschnitt durch das Zuschauerhaus an der Bühne (links) und durch die Achse des Bühnenhauses (rechts).



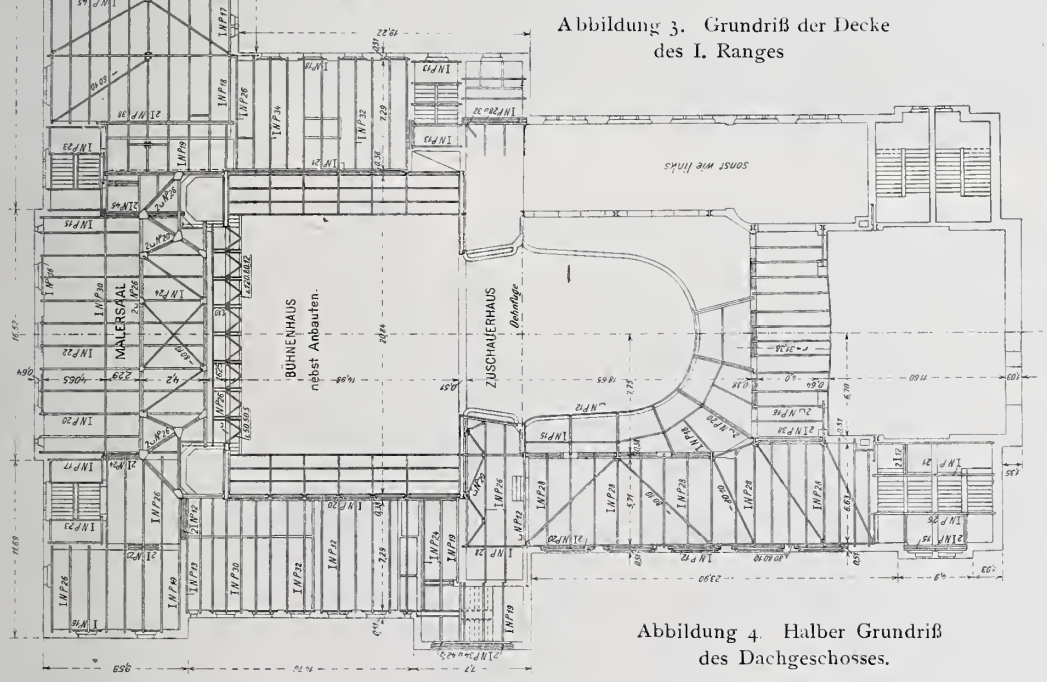


Abbildung 3. Grundriß der Decke des I. Ranges

Abbildung 4. Halber Grundriß des Dachgeschosses.

ihren Außenflächen noch eine 6 cm starke Verblendung aus Schamotte-Riemchen erhalten. Die 51 cm starken Querwände hingegen bestehen aus zwei gemauerten Schalen von 12 cm Stärke, die 27 cm Abstand von einander aufweisen. Diese dünnen Wände werden in ihrer ganzen Höhe von der Eisen-Konstruktion getragen, deren Füllstäbe in der mittleren 27 cm starken Luftschicht liegen. Die Eisenstäbe werden somit von diesen Wänden unmittelbar feuersicher verkleidet. Die acht Säulen in den Fluchten der Querwände freilich, die ihren hohen Belastungen gemäß recht erheblichen Querschnitt erforderten, erhielten des bestehenden Mangels an Raum wegen stellenweise feuersichere Umkleidung aus Draht-Zementputz.

Erhöht sind die vorgenannten Wandstärken nur, soweit die Bühnenhaus-Wände durch die Anbauten nicht mehr verdeckt sind. Dort sind die Seitenwände 51 cm, am Vordergiebel 64 cm stark ausgeführt, um die Rohbau-Verblendung sicher vormauern zu können. Der Zuwachs von 13 cm setzt sich somit außen einseitig lastend hinzu.

Alle oberhalb des Schnürbodens massiv ausgeführten Umfassungswände ruhen in dieser Höhe auf einem eisernen Kranz, der die Köpfe aller Wandstiele miteinander verbindet.

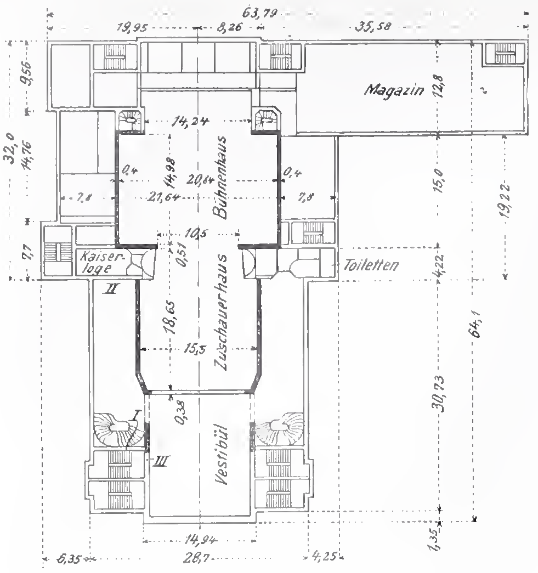


Abbildung 2. Grundriß mit Angabe der eisenverstärkten Wände (schwarz).

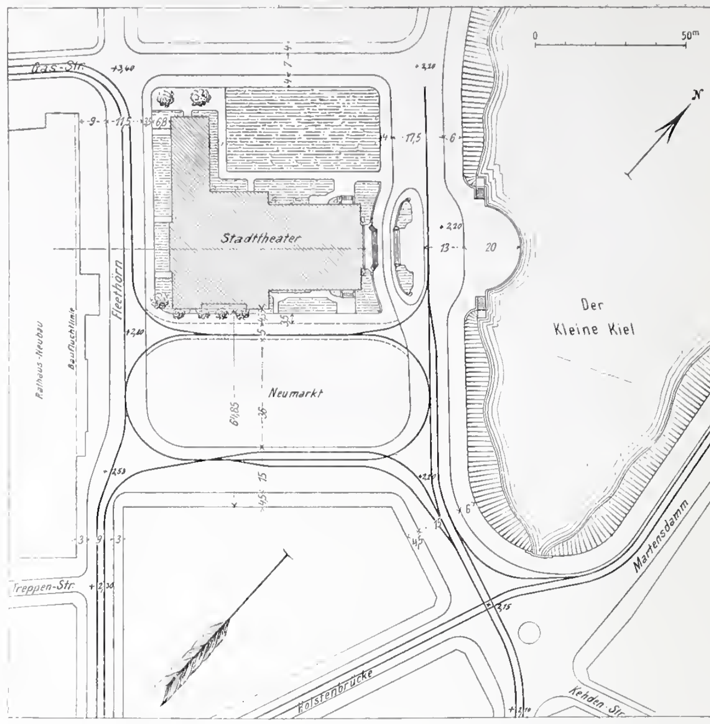


Abbildung 1. Lageplan des Theaters.

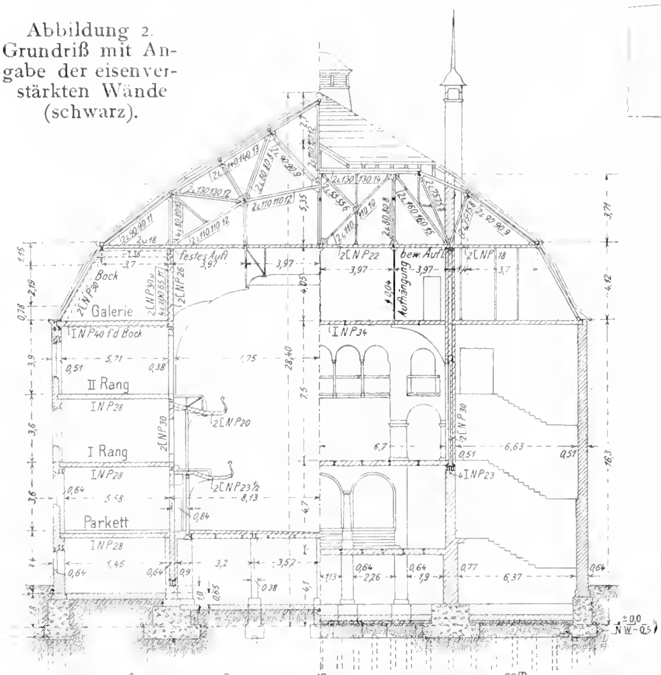


Abbildung 5. Querschnitt durch Zuschauerhaus und Vestibül.

Besondere Sorgfalt war übrigens noch auf die Ausbildung des eisernen Rostes zu verwenden, auf dem die Bühnenhauswände stehen, weil auch der Fußboden der Unterbühne von Baukonstruktionen freibleiben mußte, damit die Nutzbarkeit der letzteren nicht beeinträchtigt wurde.

Die Seitenwände des Traggerüstes, die, wie bereits erwähnt, voll ausgemauert sind, wirken wie zwei an sich standfähige und steile Tafeln. Trotzdem aber konnte auf die Anordnung von wagrechten Riegeln und je 4 Diagonalverbänden zwischen den Stielen einer jeden

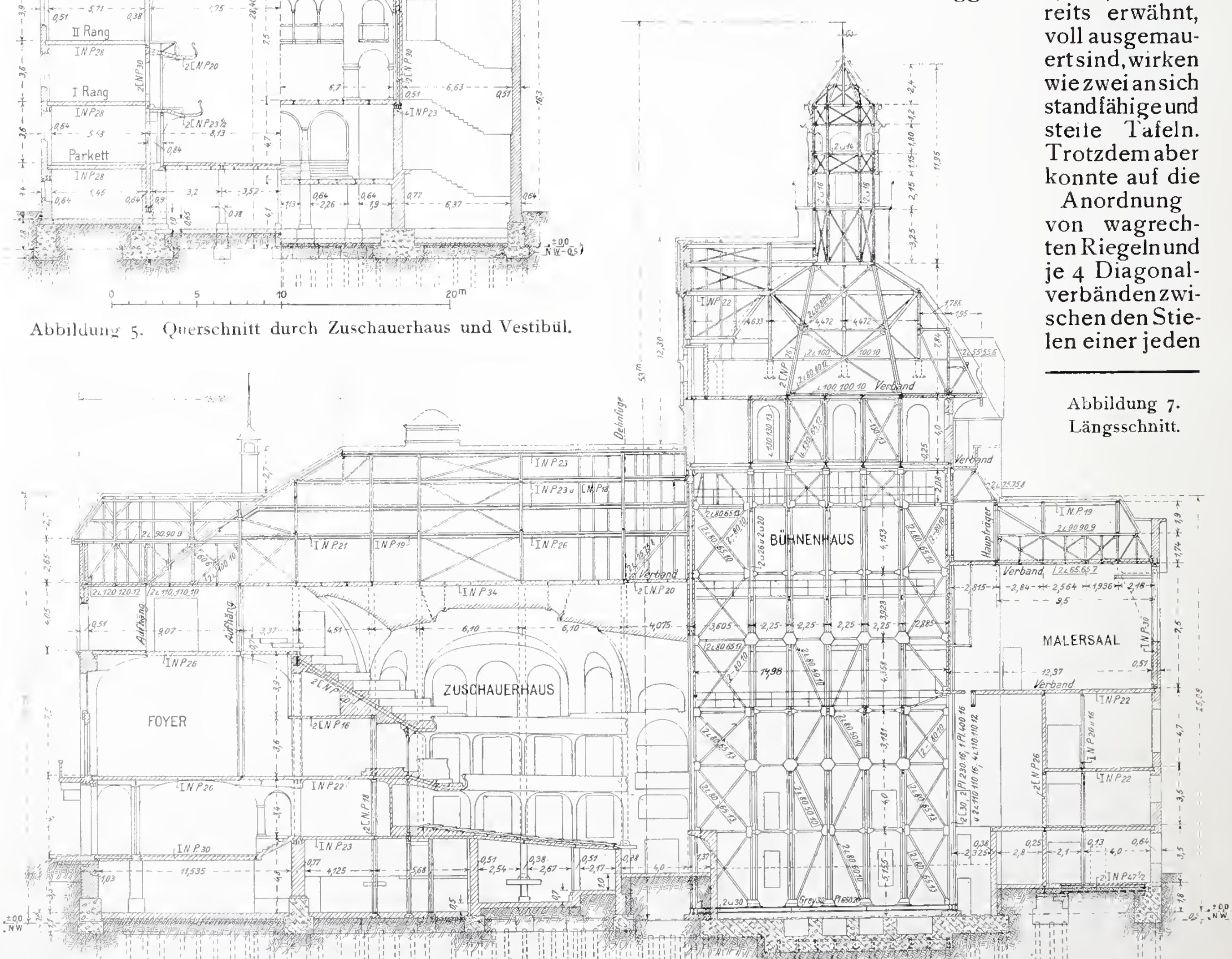


Abbildung 7. Längsschnitt.

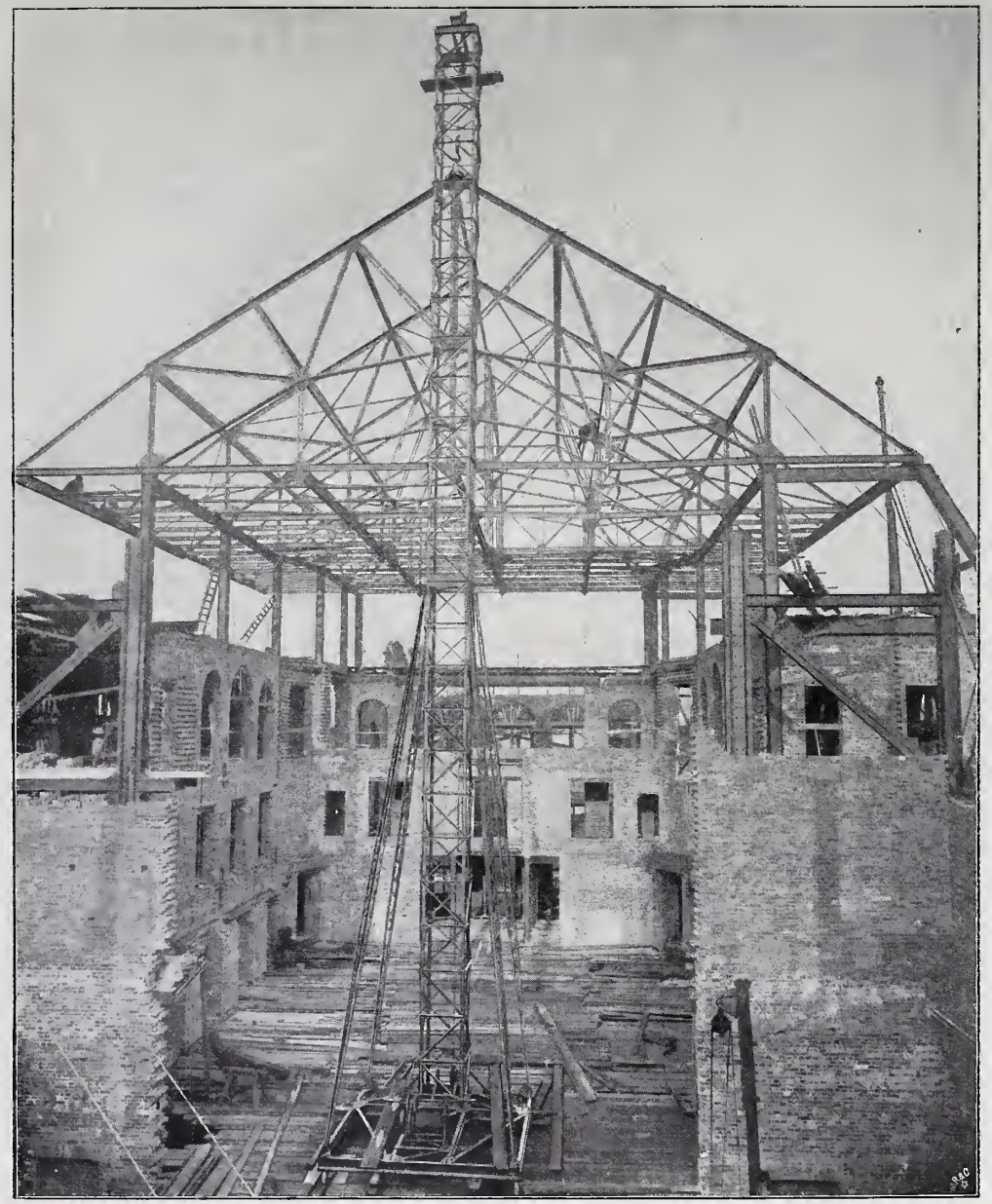


Abbildung 6. Blick in das Zuschauerhaus während der Aufstellung der Dachkonstruktion.

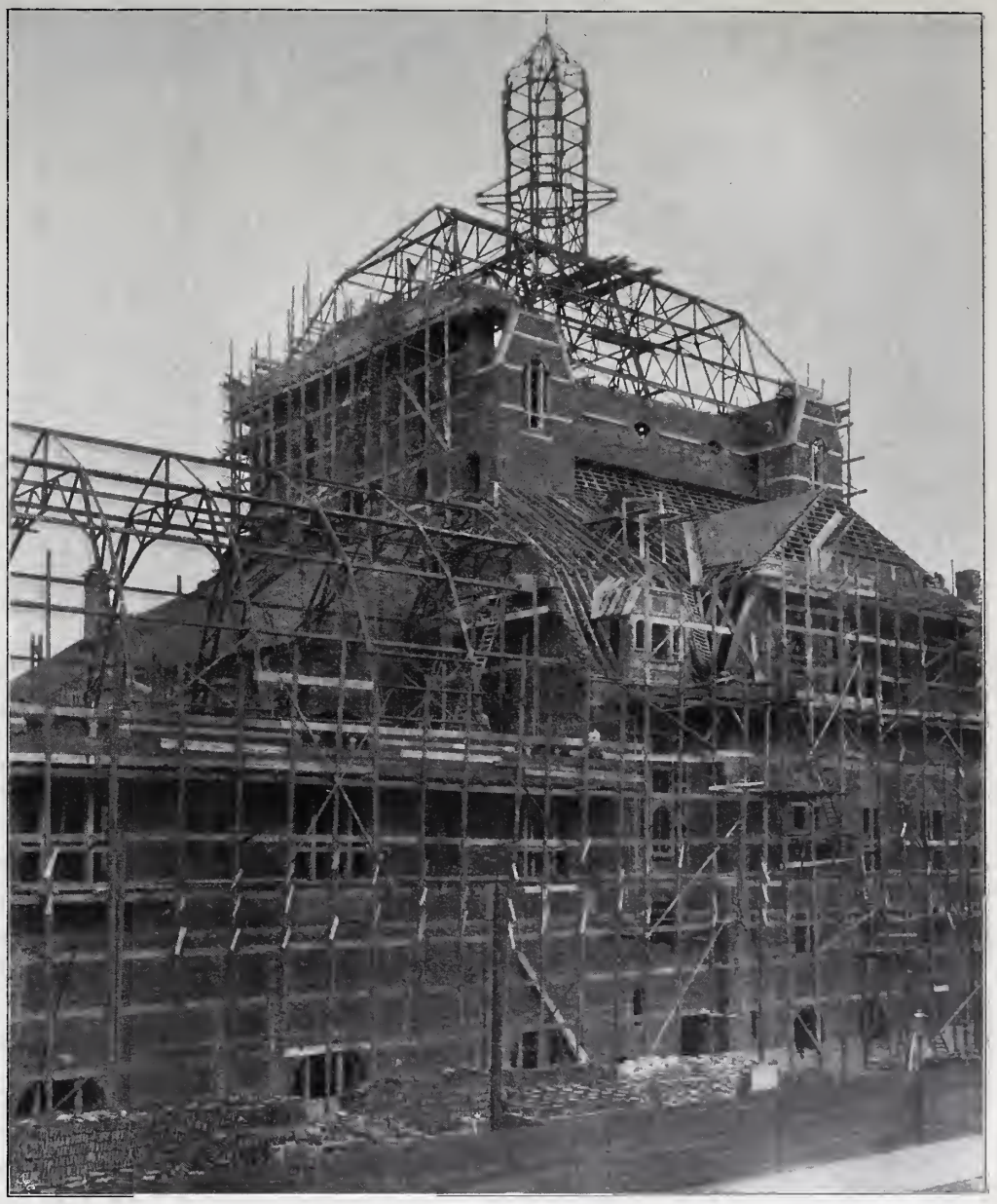


Abbildung 9. Blick auf das im Bau befindliche Bühnenhaus nebst Magazin.

Eisen-Konstruktionen im neuen Stadttheater in Kiel.

Wand schon mit Rücksicht auf bequemere Aufstellung nicht verzichtet werden. Riegel und Diagonalen sind dabei so ausgebildet, daß sie sich dem Mauer-Verbande gut anpassen und neben der sachgemäßen Errichtung der Eisenkonstruktionen gleichzeitig die Herstellung gesunder Wände ermöglichen. Zunächst befinden sich in den beiden äußeren Feldern der Seitenwände zwei derartige Kreuzverbände, welche in ganzer Höhe bis zu dem obersten Kranz durchlaufen. Sie teilen die hohen Stiele in der Weise in neun Schüsse, daß sich die Höhenlagen der in der ganzen Wandbreite durchlaufenden Riegel den Trägerlagen aller innerhalb und außerhalb des Bühnenraumes liegenden Galerien und Korridore anpassen. Die beiden vorletzten Felder auf jeder Seite, die mehrfach schmalen Türöffnungen Platz gewähren, haben keine Diagonalkreuze erhalten; aus gleichem Grunde wurden die beiden Mittelfelder nur in den vier untersten Schüssen mit solchen versehen.

Die beiden Mittelstiele einer jeden Querwand sind mit ihren benachbarten Eckstielen des Bühnenhauses in zwei Gitterständern zusammengefaßt worden, deren Konstruktionsweite in der vorderen Querwand 4,244 m, in der hinteren 3,3 m beträgt (Abbildung 9).—

(Fortsetzung folgt.)

Aus der Praxis der Raum-Akustik.

Von Th. Unger, kgl. Baurat in Hannover.

Die Wissenschaft vom „Schall im begrenzten Raume“ gilt in den Anschauungen Vieler noch immer als das Buch mit sieben Siegeln; und selbst Architekten sind bis auf den heutigen Tag geneigter, statt den Spuren dieser Wissenschaft lieber Charles Garnier zu folgen, der bekanntlich unter allen akustischen Theorien und Systemen denjenigen vom Zufall den größten praktischen Wert zusprach. Nun hätte mit solchen verzweifelten und so ganz untechnischen Anschauungen wohl schon lange endgültig aufgeräumt werden können, um so mehr, als es heute den Architekten, welche bei ihren Bauausführungen nicht leichtsinnig mit Nichtwissen sich decken wollen, leicht gemacht ist, über den gegenwärtigen Stand der Wissenschaft sich zu unterrichten. Nicht mehr sehen sie sich lediglich auf physikalische Lehrbücher angewiesen, noch brauchen sie in die mystischen Tiefen Vitruv'scher „Eurhythmischer Zahlen“, mittelalterlicher Hüttengeheimnisse vom „Gerechten Kirchentone“ und phantasievoll aus beiden rekonstruierter „musik-harmonisch-akustisch-architektonischer Universal-Maßstäbe“ hinabzusteigen. Sie finden vielmehr in ernster zu nehmenden Behandlungen des Gegenstandes ihn auf Grundlagen gestellt, die durchaus gesund, bautechnisch-wissenschaftlich und dabei in der Praxis brauchbar sind.

Zu solchen Abhandlungen zähle ich Sturmhöfel's „Akustik des Baumeisters“, die auf eine Zusammenfassung des Wesentlichen und Nachweisbaren sich beschränkt, die Nachweise mit den Ergebnissen wirklicher Schallmessungen belegt und zugleich nicht nur die Sache von allem ihr angehängten geheimnisvollen Kram, sondern auch ihre Darstellung von jeglichen Unklarheiten und Unverständlichkeiten freizuhalten sucht. Am Schluß des Vorwortes zu dieser Arbeit forderte ihr Verfasser seine Fachgenossen auf, sich eingehender mit Akustik zu befassen, wobei sie mehr Freude empfinden würden, als sie bei der scheinbar trockenen Materie wohl erwarteten. Es scheint aber, daß dieser Aufruf nur wenig willige Gefolgschaft gefunden hat; die Zahl der doch am meisten beteiligten engeren Fachgenossen, die sich eingehender mit dem Gegenstande befaßten, ist, wenn ich nach meinen Wahrnehmungen urteilen darf, noch immer recht gering. Auch für mich war es wohl erst eine alte Liebe zur vornehmsten Vermittlerin der Schall-Empfindungen, der Musik, die hinzukommen mußte, um die „scheinbar trockene Materie“ mit höheren Reizen zu erfüllen.

Nach dieser besonderen Richtung habe ich vor 6 Jahren die bei Sturmhöfel und Anderen vorgefundenen Ergebnisse nicht nur angewendet, sondern auch weiter auszubauen versucht,*) und seitdem bot sich mir recht häufig Gelegenheit, neue Untersuchungen in akustisch mehr oder weniger mangelhaften Musik- und Theatersälen, sowie Prüfungen von Entwürfen zu Bauten vorzunehmen, die zu Sitzungs- oder Vortrags- und Konzertzwecken errichtet wurden. Bei diesen durch Versuche unterstützten praktischen Arbeiten und namentlich aus der Beobachtung der höchst erfreulichen Erfolge dabei erteilter Ratschläge habe ich Vieles wahrgenommen, was zur Bestätigung der erwähnten Grundlagen dienen kann, aber auch Manches, was zu ihrer Ergänzung nötigt, ja in Einzelheiten zu abweichenden Ansichten mich geführt hat. Zum Verständnis der nachstehend zusammengefaßten wesentlichsten Ergebnisse meiner Erfahrungen erscheint es unumgänglich, jene Grundlagen hier in großen Zügen wiederzugeben.

Was wir als Schall vernehmen, ist bekanntlich das Ergebnis der Fortpflanzung von Luftschwingungen (Wellen) vom Orte ihrer Erregung bis zu unseren Ohren, und diese Fortpflanzung nimmt ein gewisses Zeitmaß, nämlich bei + 20° Cels. Lufttemperatur für je einen Meter des von der Welle zurückgelegten Weges $^1/_{343}$ Sekunde in Anspruch. In unseren Ohren setzen diese wellenförmigen Luftbewegungen das Trommelfell in Mitbewegung, die ein ebenso bewundernswerter wie komplizierter Apparat schließlich auf unsere Gehornerven überträgt, mittels deren die Umsetzung des bis dahin physiologischen Vorganges in den psychologischen des Verstehens durch das Gehirn vermittelt wird. Nun werden aber bei der Schall-Erregung in einem geschlossenen Raum von diesen wie Strahlen nach allen Richtungen in ihm (nach dem gebräuchlichen, obwohl nicht ganz zutreffenden Ausdruck: kugelförmig) sich verbreitenden Luftwellen nicht nur die Ohren des Hörers, sondern auch die Umgrenzungen des Luftraumes, also Wände, Decken und Fußboden getroffen. Und da verursachen sie zwei zu unterscheidende Wirkungen. Die eine ist von der ersten Folge in unseren Ohren wenig verschieden. Wie deren Trommelfell, so werden die bezeichneten Bauteile mehr oder weniger in Mitschwingungen versetzt, welche wie neue Schallquellen abermals Luftwellen im Raume erzeugen; wir nennen diese Resonanzwellen. Die andere Wirkung besteht darin, daß die an jene Raumgrenzen stoßenden Luftwellen von den Flächen in entgegengesetzten Richtungen wieder in den Raum zurückgeworfen werden und auch so nochmals, nämlich als Reflexwellen, den Hörer treffen. So besteht der im geschlossenen Raum uns zugehende Schall nie lediglich aus den direkten, sondern immer aus einer Summe von direkten und indirekten Wellen. Das Gemeinsame beider indirekter Wellenarten ist aber das, daß sie bis zur Berührung unserer Ohren längere Wege zu durchlaufen haben, also dazu auch — so weit als Medium nur die Luft in Betracht kommt — mehr Zeit benötigen und so immer später ankommen, als die direkten Schallwellen. Je geringer der Weg-Unterschied ist, desto näher fallen die von dem gleichen Schall herrührenden direkten und indirekten Wellen zeitlich im Ohr noch zusammen, und es bewirkt ein solches Zusammentreffen Schallverstärkungen. Je mehr die indirekten sich aber verzögern, desto mehr äußern sie sich als Schallwiederholungen, die zwar durch kleinste Pausen getrennt sind, aber von uns als Schallverlängerungen empfunden werden, die wir Nachhall nennen. Und wenn viele und starke indirekte Wellen sich nicht nur infolge großer Umwege stark verzögern, sondern auch wegen deren gleichen Längen zu gleicher Zeit bei den Ohren ankommen, so empfinden diese den abgetrennten und verstärkten Nachhall als Echo.

Nun wären im Vortrags- und Theatersaal, in Kirchen usw. die bezeichneten Verstärkungen ja im allgemeinen brauchbar; um so bedenklicher steht es aber mit den nachschleppenden Wiederholungen, weil die Rede aus Worten und Wortsilben besteht, die sich rasch folgen, und weil das Ohr in gleicher Geschwindigkeit sich bereit halten muß, sie aufzunehmen. Lediglich die kurzen Pausen, welche der Redner zwischen zwei Silben macht und benötigt, um Stimmbänder, Zunge, Lippen, Kiefer für das Aussprechen der Nachsilbe einzustellen, werden für den Hörer zur Aufnahme der indirekten Wellen der Vorsilbe frei. Je mehr letztere aber in das Ende dieser Pausen gelangen oder sie gar überdauern, d. h. von der direkten Welle der Nachsilbe eingeholt bezw. überholt werden, desto mehr wird die richtige Reihenfolge in den dem Hörer zugehenden Silben-Eindrücken gestört, und es muß für ihn schließlich Verwirrung und Unverständlichkeit der Rede die Folge sein. Das Maß dieser Folge zeigt sich in der Dauer des Nachhalles an, die deshalb auch in gewissen Grenzen einen Gradmesser für die Güte der Akustik des Raumes abgibt.

Was sich während dieser Dauer eigentlich abspielt, mag aus einem Beispiel erkannt werden. In einem Falle wurde ich mit der Untersuchung eines Theaters betraut, in welchem ich beim Anhören eines Spieles kaum ein zehntes Wort verstand. Ich stellte am Sekundenzeiger meiner Uhr die Dauer des Nachhalles eines auf der Bühne mit mittlerer Stärke gesprochenen einsilbigen Wortes auf 3 Sekunden fest. Der Schauspieler spricht in einer Sekunde 4 bis 8 Silben aus; die Messung belegte also, daß die Hörer noch mit indirekten Wellen der ersten Silbe belästigt wurden, während ihnen direkte Wellen schon von den bis zur 24. Stelle fol-

*) „Der akustische Musiksaal“ in den Heften 8, 10, 14 des Jahrganges II der „Musik“. Berlin 1903. Schuster & Löffler.

genden Silben zugingen, mit anderen Worten, daß sie eigentlich immer die unendlich zahlreichen Eindrücke direkter und indirekter Wellen von 12-24 verschiedenen Silben zu gleicher Zeit empfingen und sie aus wilder Unordnung zu lösen, d. h. in die richtige Reihenfolge zurückzubringen hatten, um den Sinn der vernommenen Rede verstehen zu können. Eine solche Tätigkeit ist mehr qualvolle Arbeit als müheloser Genuß; und da wir zu der ersteren im Theater nicht gerade Lust und Neigung haben, so begnügen wir uns in solchen Fällen schließlich damit, daß wir vielleicht nur jedes zehnte Wort wirklich verstehen und die übrigen neun nur mehr oder weniger zutreffend erraten. Ungläubige, deren es auf diesem Gebiete so merkwürdig viele gibt, pflegen solcher Analyse des Nachhalles den Einwand entgegenzustellen, daß man darin doch nicht Silben höre. Prof. Exner in Wien begegnet diesem Einwande mit einem Experiment, welches er einem Vortrag über den Gegenstand vorausschickte. Er forderte alle Zuhörer im Saale auf, sich die Ohren mit den Fingern fest zu verschließen, feuerte dann ungesehen ein Zündhütchen ab und kommandierte mit einem nach Ablauf einiger Sekunden gegebenen Zeichen die Wegnahme der Finger von den Ohren, wonach alle Zuhörer einen (zweiten) Zündhütchenknall vernahmen. Exner gibt auch eine interessante psychologische Erklärung dafür, daß wir im Nachhall nicht die Schallwiederholungen zu vernehmen glauben, aus welchen er besteht. Er erinnert an eine optische Täuschung ähnlicher Art, infolge deren wir auch die im weißen Lichte weiße Kuh, wenn sie nur vom blauen Himmel bestrahlt ist, nicht anders als weiß zu sehen wähnen, obwohl sie darin nur blau erscheinen kann, und führt solche unwillkürliche Korrekturen unserer Sinneswahrnehmungen auf unser durch Gewöhnung anerworbenes Bestreben zurück, das der Erkennung zunächst nicht nützlich Erscheinende aus der Vorstellung möglichst auszuscheiden.

Was im Vortragssaal zu Schallverwirrungen der Silben führt, bewirkt im Musiksaal Klangverwirrungen der Töne und der Harmonien. Nur liegt hier die Sache insofern anders, als musikalische Klänge einen gewissen Nachhall benötigen, um nicht als harte Sonderschläge, sondern in weicher Abrundung empfunden zu werden. Es verhält sich damit wie mit dem Pedal im Klavierspiel, dessen vorsichtiger Gebrauch solche Abrundung herbeiführt, während sein immerwährendes Niederdrücken für den Hörer zur Qual werden kann.

Auf welche Umstände ist es nun zurückzuführen, daß in dem einen Saal stärkerer Nachhall herrscht, d. h. also wegen ihrer Verzögerung unter Umständen schädliche indirekte Wellen in größerer Zahl und Intensität ausgelöst werden, als in dem anderen? Wenn diese Wellen nur Resonanzen und Reflexe sind, so muß diese Eigenheit der Säle von der größeren oder geringeren Resonanz- und Reflexfähigkeit ihrer Umwandungen abhängig sein, und da die Bautechnik die Mittel kennt, diese Fähigkeiten ebenso zu steigern wie herabzusetzen, so ist damit der Weg gefunden, wenigstens in diesem ihren Hauptteil das Geheimnis der Raum-Akustik zu lösen.

Resonanzfähigkeit ist zunächst nichts anderes als Vibrationsfähigkeit. Darf und soll sie aufs äußerste gesteigert werden, so verwende man zur Herstellung des Raumes oder seiner betreffenden Teile besonders elastische, dünne Baustoffe und möglichst stark gespannte Baukonstruktionen. Liegt aber die Notwendigkeit größter Abschwächung der Resonanzen vor, so vermeide man jene und folge der bekannten Vorschrift des „aussi baraque, que possible". Von den Reflexwellen wissen wir, daß sie um so größere Stärke behalten, d. h. davon an die reflektierende Fläche umso weniger als sogen. Reflexverlust abgeben, je glätter und härter sie ist. Kann man intensivste Reflexe gebrauchen, so wähle man also die geeigneten Beläge bis zu geschliffenem Granit und Spiegelglas; sind sie aber wegen zu großer Umwege schädlich, so gehe man hinab bis zu weichen, reich profilierten und reliefierten Hölzern, rauhestem, mit Kieseln, Bimskies und Muscheln ausgelegten Putz oder gar rauhen und faltigen Textilstoffen, wie Wollfilz, Plüschen usw.

Im Vorstehenden habe ich die Theorie gleich in die Form gebracht, in welcher ich sie bei meinen Wahrnehmungen in der Praxis bestätigt gesehen habe und deshalb anerkennen kann. Sie unterscheidet sich von der Form bei Sturmhöfel hauptsächlich dadurch, daß dieser

1. die Entstehung der Resonanzen viel weniger auf die Berührung der Baukörper durch die Luftwellen zurückführt, als auf die Schwingungs-Uebertragung infolge ihres Zusammenhanges mit dem schallgebenden Körper;

2. den Resonanzwirkungen überhaupt eine verhältnismäßig geringe und hinter den Reflexwirkungen erheblich zurückstehende Bedeutung beilegt, auch sie bei den Methoden seiner Stärke-Messungen und Berechnungen m. E. zu sehr vernachlässigt;

3. die vom Redner zur Silbenbildung benötigte Pausendauer zu $^1/_{20}$ Sekunden annimmt und daraus den Weg-Unterschied, bei welchem die Reflexwelle der Vorsilbe mit der direkten der Nachsilbe beim Ohr zusammentrifft, zu $\frac{343}{20} = 17{,}15$ m berechnet, aber den Beginn der schädlichen Wirkung auf die Mitte der Pause verlegt, wonach sie also schon bei Weg-Unterschieden von 8,57 m einsetzen würde;

4. als drittes wichtiges Moment neben der Resonanz und Reflexion auch die Interferenz der Schallwellen betont.

Ich glaube, zu diesen einzelnen Punkten aus meinen Wahrnehmungen Folgendes bemerken zu können:

Zu 1. Daß die Resonanz unt. Umst. in erster Linie aus der Berührung der Körper unter sich herrührt, ist zweifellos. Mit fast allen Musikinstrumenten macht man von dieser Schwingungs-Uebertragung Gebrauch, und den einfachsten Beleg für deren Vorhandensein und Wirkung liefert der Versuch mit der schwingenden Stimmgabel, die in freier Luft schwebend einen kaum vernehmbaren, mit dem Stile auf ein Brett gedrückt dagegen einen deutlichen Tonklang verursacht, dessen Stärke mit der Druckvermehrung wächst, weil das Brett durch die körperliche Berührung in um so wirksamere Mitschwingungen versetzt wird, je inniger sie ist. Daß aber ein Redner mit den Schwingungen seiner Stimmbänder lediglich deshalb, weil er mit seinen Füßen auf dem Saalfußboden steht, diesen und damit sogar die doch nur äußerst locker anschließenden Saalwände und Decken zum Mitschwingen und vernehmbaren Mitklingen zu bringen vermöchte, das will mir doch nur wenig glaublich erscheinen. Ganz anders steht es dagegen mit der großen Menge der die Raumwandungen unter gewaltiger Ausdehnung der Berührungsflächen treffenden Luftwellen; und daß sie für sich genügen, um darin u. U. große Resonanzen zu erzeugen, habe ich z. B. an der Rabitzdecke eines Saales erfahren, die man absichtlich von den Wänden isoliert hatte, und die also frei wie eine Glocke über dem Saale schwebte. Sie war als Haupterzeugerin stärkster Resonanzen und damit zugleich als Hauptursache der schlechten Akustik des Saales nachzuweisen.—

(Schluß folgt.)

Vermischtes.

Zweiter internationaler Archäologen-Kongreß Kairo 1909. In den Ostertagen dieses Jahres, vom 7. bis 22. April, findet in Kairo unter dem Protektorate des Khediven Abbas Hilmy der zweite internationale Archäologen-Kongreß statt, der Sektionen für vorklassische, klassische und byzantinische Archäologie, für sakrale Archäologie, sowie Abteilungen für Papyrologie, Numismatik und Geographie umfaßt. Die Einladung zur Teilnahme erfolgte durch die ägyptische Regierung. Die geschäftliche Leitung hat der General-Direktor der Altertümer Aegyptens, Gaston Maspero, übernommen. Anmeldungen haben bis zum 30. März bei der General-Direktion des „Service des Antiquités du Musée Egyptien" in Kairo unter Einsendung von 13 Frcs. zu erfolgen. Die Darbietungen für die Teilnehmer des Kongresses sind recht mannigfaltige. Der Direktor des Arabischen Museums, Herz-Bey, zeigt mit Unterstützung des Aegypters Ali-Bahyat die ihm unterstellten Sammlungen und die hervorragendsten Moscheen; der Direktor der Bibliothek des Vizekönigs macht den Kongressisten die schönen illuminierten Handschriften zugänglich. Im ägyptischen Museum sowie an den Denkmälern des Landes werden die Herren v. Bissing, Chassinat, Borchardt, Edgar, Lefèbre, Weigall, Abel, Quibell, Spear und andere dem Kongreß zur Verfügung stehen. Namentlich werden die Forschungs- und Grabungs-Ergebnisse der letzten Jahre durch die betreffenden Leiter dem Kongreß bekannt gegeben. So spricht Reisner über die Archäologie Nubiens und über seine Erforschung des durch die Erhöhung des Staudammes von Assuan gefährdeten Teiles dieses Landes. Quibell berichtet über die Forschungs-Ergebnisse in einem koptischen Kloster in Sakkhara; Flinders Petri spricht über Forschungen in Memphis. Borchardt macht den Kongreß mit den Ausgrabungen der Deutschen Orient-Gesellschaft im Gebiete des Alten Reiches, Naville mit Funden im Gebiete des Neuen Reiches bekannt. Breccia berichtet über die Aufdeckung einer Nekropole aus der Frühzeit der Ptolemäer in Alexandrien, Kaufmann und Falls machen Mitteilungen über Entdeckungen im alten Menaskloster. Das ist nur eine kleine Auslese aus den wissenschaftlichen Darbietungen, die der Teilnehmer des Kongresses harren.

Nicht mindere Anziehungskraft wie die wissenschaftlichen Verhandlungen werden auch die Ausflüge sowie die Empfänge am Hofe des Khedive und die Begrüßungen durch die Städte Kairo und Alexandrien haben. Die Be-

sucher des Kongresses finden ein weitgehendes Entgegenkommen der Verkehrsgesellschaften. Der Norddeutsche Lloyd und die ägyptischen Staatsbahnen gewähren eine 50%ige Fahrpreisermäßigung. Der Preis voller Verpflegung einschließlich Zimmer in guten Hotels wird mit 12 Frcs. für den Tag angegeben. Nach Ober-Aegypten sind Ausflüge geplant, welche die wichtigsten Punkte berühren und auf etwa 50 Frcs. für die Person zu stehen kommen. Die Aufwendung des Einzelnen für einen 14tägigen Aufenthalt in Aegypten ab Genua, Triest oder Neapel wird auf etwa 600 M. berechnet. Alles in allem ist diese Gelegenheit, Aegypten kennen zu lernen, so günstig, daß wohl auch aus unserem Fachkreise Teilnehmer am Kongreß sich finden werden. —

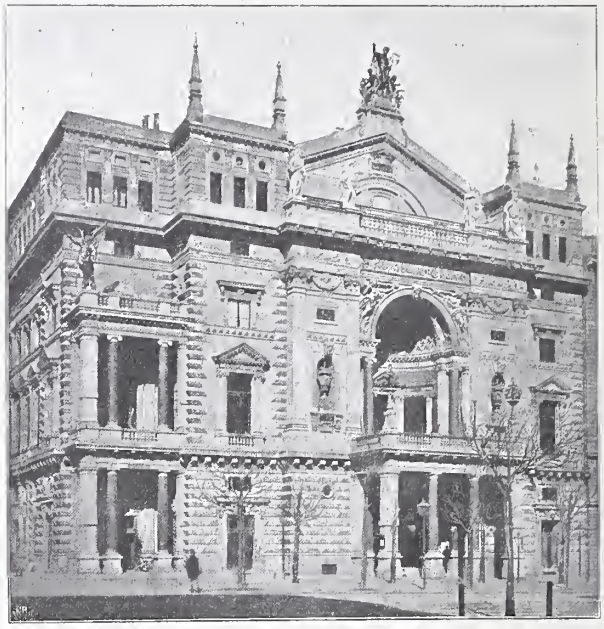
Techniker als Bürgermeister. Zum 1. April d. J. werden sich die Städte Saarbrücken, St. Johann und Malstatt-Burbach zu einer einzigen Gemeinde Saarbrücken vereinigen. Da die Bürgermeister der bisherigen 3 Städte von ihrem Amte zurückgetreten sind, so sind unter dem 28. Jan. d. J. die Stellen des ersten Bürgermeisters und des ersten Beigeordneten der vergrößerten Stadt Saarbrücken zur Bewerbung ausgeschrieben worden. Für die erstgenannte Stelle ist ein pensionsfähiges Gehalt von 18000 M., für die andere ein solches von 12000 M. festgesetzt worden. Für beide Stellen ist die Befähigung für das Richteramt, für den höheren Verwaltungsdienst oder für den technischen Staatsdienst zur Vorschrift gemacht. Da der frühere langjährige Bürgermeister der bisherigen Stadt Saarbrücken, Feldmann, ein Techniker war, so wird angenommen, daß die Wahl zum ersten Bürgermeister des größeren Saarbrücken wiederum auf einen Techniker fallen werde. Allerdings will es uns scheinen, als ob die Ausschreibung zum 20. Febr. d. J., die übrigens in gelesenen technischen Blättern, z. B. in unserer Zeitung, nicht enthalten war, lediglich formaler Natur war, denn inzwischen wurde durch Tagesblätter bekannt, daß seit einiger Zeit Vorverhandlungen mit einem Techniker angeknüpft worden sind, die möglicherweise zur Besetzung der Stelle führen werden. —

Lehrfach für Backsteinbau aller Stilarten an der Technischen Hochschule zu Berlin. Die Lehrfächer „Backsteinbau" und „Entwerfen im Backsteinbau aller Stilarten", die bisher der Privatdozent Magistrats-Brt., Prof. O. Stiehl in Steglitz vertretungsweise wahrgenommen hat, sind zum 1. April d. J. zu einem Fache unter der Bezeichnung „Entwerfen im Backsteinbau aller Stilarten" vereinigt und dem Genannten von diesem Tage ab übertragen worden. Hr. Magistrats-Brt., Prof. Stiehl tritt dadurch in die Reihe der Dozenten der Technischen Hochschule ein. —

Tote.

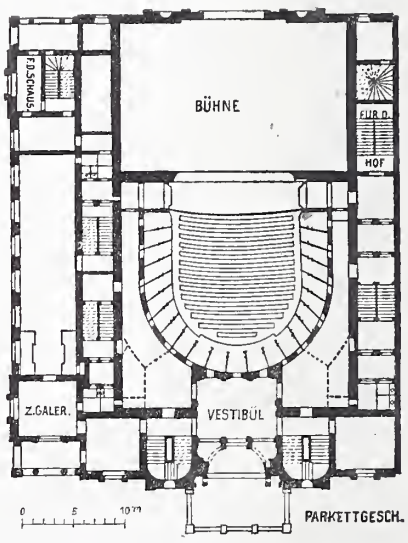
Ministerialrat Emil Ritter von Förster †. Am 14. Febr. starb in Wien im 71. Lebensjahr der Ministerialrat Emil Ritter von Förster, der in weiteren Kreisen als der Erbauer des 1881 abgebrannten Ring-Theaters in Wien bekannt geworden ist, das er im Jahre 1873 am Schottenring, an der Ausmündung der Wasa Gasse errichtete und dessen Brand zu der furchtbaren Katastrophe führte, die die Einleitung einer neuen Epoche im zeitgenössischen Theaterbau zur Folge hatte. Das durch Friedrich Schmidt an der Stelle des abgebrannten Theaters erbaute Sühnehaus erinnert noch heute an das vor bald 30 Jahren über die Wiener Bevölkerung hereingebrochene Unglück. Förster wurde am 18. Okt. 1838 in Wien als der Sohn des Begründers der „Allgemeinen Bauzeitung" Chr. F. Ludwig Ritter von Förster geboren. Emil Förster machte seine fachlichen Studien an der Bauakademie zu Berlin und trat nach Vollendung seiner baukünstlerischen Ausbildung 1860 in das Atelier seines Vaters ein, der damals eine ausgebreitete Tätigkeit ausübte, die sich nicht allein auf die Errichtung von Privatbauten, sondern im Verein mit Van der Nüll und Siccardsburg auch auf Fragen der Städtebaukunst erstreckte und in erster Linie der schon gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts geplanten Stadterweiterung von Wien galt. Fand so der junge Förster schon zu Hause ein ausgebreitetes Lerngebiet, so suchte er dieses nichtsdestoweniger in der Fremde, in Italien, noch zu erweitern. Die italienische Renaissance ist denn auch die Signatur für die zahlreichen Bauten Försters gewesen, die vorwiegend dem Gebiete des Wohnhauses und dem übrigen Profanbau angehörten. Die Zeit der größten Tätigkeit des Künstlers war die nach 1866 anhebende Periode der zweiten Renaissance Wiens. Häuser und Häusergruppen auf dem Franzensring, am Maximilians-Platz, in der Reichsrat-Straße, auf dem Graben in Wien, Hotelbauten in Bozen, Bukarest, Marienbad, Meran usw., Bankhäuser in Wien und Prag, seien als die größten Schöpfungen aus der Reihe der zahlreichen Bauten angeführt, die Förster als Privatarchitekt errichtete. Zu verhängnisvoller Berühmtheit ist das nebenstehend abgebildete Ringtheater in Wien geworden, ein festlich heiterer Bau mit mangelhaftem, die unbesorgten Anschauungen der damaligen Zeit über die Anlage von Theaterbauten wiederspiegelndem Grundriß. Die private Tätigkeit Försters fand ihre offizielle Anerkennung durch die 1884 erfolgte Verleihung des Titels eines k. k. Baurates.

Als in der baulichen Entwicklung Wiens ein Stillstand



Ringtheater in Wien (1881 abgebrannt). Arch.: Emil v. Förster, Wien.

eingetreten war und die Aufträge weniger zahlreich eingingen, trat Förster 1895 in den Staatsdienst, wurde Vorstand der Abteilung für Hochbau im Ministerium des Inneren, später im Ministerium für öffentliche Arbeiten, Mitglied der Stadterweiterungs-Kommission und des Hofbau-Komitees. In der neuen Eigenschaft war die Tätigkeit Försters nicht minder vielseitig, als in der Zeit seines privaten Schaffens. Umbauten im Schloß Belvedere und im Hofburgtheater in Wien, Saalbauten in der Hofburg, monumentale staatliche Neubauten in Wien, Triest und an anderen Orten bezeichnen die Tätigkeit dieser Periode. Förster war auch Mitglied der k. k. Zentral-Kommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Oesterreich. —



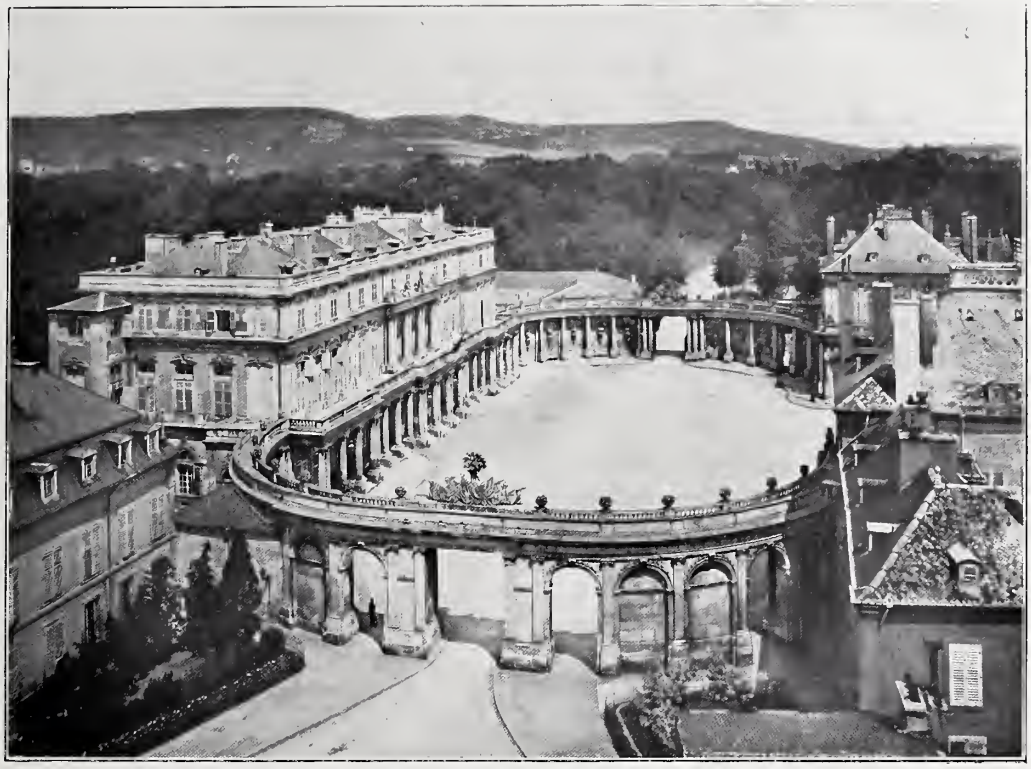
Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Musterentwürfen für die heimische Bauweise auf dem Lande im Herzogtum Braunschweig erläßt der „Landesverein für Heimatschutz im Herzogtum Braunschweig" für die im Deutschen Reich ansässigen deutschen Architekten unter Verheißung dreier Preise von 750, 600 und 450 M. Im Preisgericht befinden sich u. a. die Hrn. Brt. Prof. Bohnsack in Braunschweig, Kunstmaler Hans am Ende in Worpswede, Prof. W. Kreis in Düsseldorf, Reg.-Bmstr. Niemeyer in Hannover, sowie die Hrn. Geh. Brt. Pfeifer, Geh. Hofrat Prof. Pfeifer und Reg.- u. Brt. Spehr in Braunschweig. Unterlagen gegen 1 M. durch die Geschäftsstelle der Landwirtschaftskammer in Braunschweig, Am Augusttor-Wall 3. —

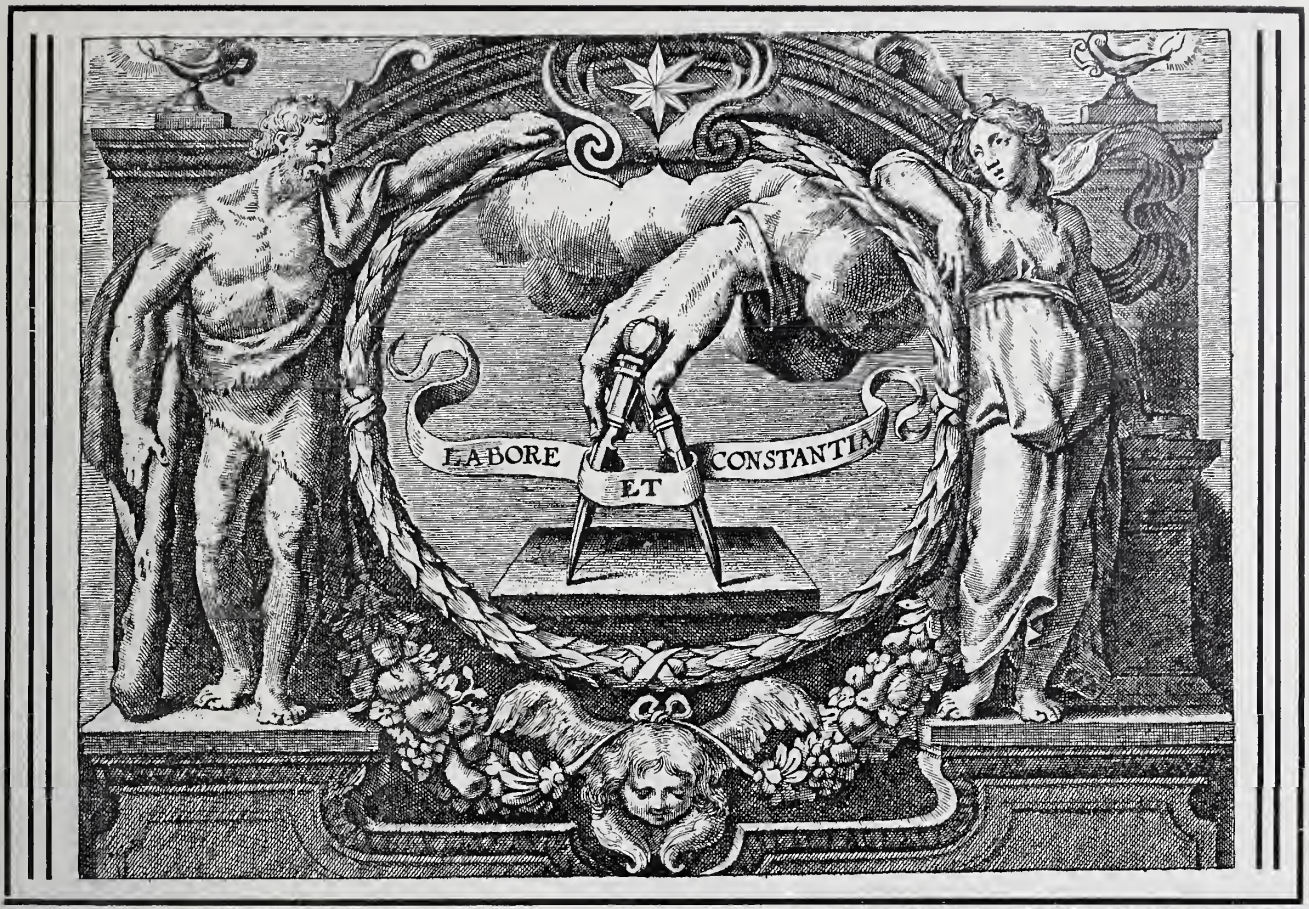
Inhalt: Eisen-Konstruktionen im neuen Stadttheater in Kiel. — Aus der Praxis der Raum-Akustik. — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. —

Hierzu Bildbeilage: Hauptansicht des Stadttheaters in Kiel.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DER STÄDTEBAU IN DER KUNST-GESCHICHTE (ZU DR. E. A. BRINCKMANN'S WERK „PLATZ UND MONUMENT"). * VERLAG VON ERNST WASMUTH, A.-G. IN BERLIN. * SCHLUSSTEIL DER PLACE ROYALE IN NANCY UND GATTAMELATA-DENKMAL IN PADUA. * * * DEUTSCHE * * BAUZEITUNG * * XLIII. JAHRGANG 1909 * * * NO. 16. * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº 16. BERLIN, DEN 24. FEBRUAR 1909.

Eisen-Konstruktionen im neuen Stadttheater in Kiel.

Von O. Leitholf in Berlin. (Fortsetzung). Hierzu die Abbildungen S. 103.

n der Vorderwand wird die Bühnen-Oeffnung durch einen von Säulen- zu Säulenmitte 12,732 m weitspannenden Gitterträger von 3,4 m Konstruktionshöhe überdeckt (Abbildung 10). Er wird belastet: nahe seinem Obergurt durch den Dachboden des Zuschauerraumes, der dort die bereits früher erwähnte wagrechte Hauptversteifung der Wand enthält, ferner auf der nach dem Bühnenhause zu gelegenen Seite durch die einseitig angehängte Schürze der Bühnenöffnung, endlich durch Aus- und Uebermauerung und durch die Randfelder der nach beiden Seiten anschließenden Dächer des Zuschauer- und des Bühnenhauses.

Der große Giebel zeigt über Dachboden eine rd. 10m weite Oeffnung, hinter der eine gegen den Dachraum durch besondere Wände abgeschlossene Galerie liegt (vergl. die Abbildungen 7 und 8 in No. 15). Die leichten Säulen dieser Oeffnungen dienen nur ausschmückend, sodaß es also nötig wurde, den Sturz abzufangen. Die Sturzträger liegen dabei mit ihren Enden auf den Wänden, außerdem noch auf zwei eisernen Zwischenstützen, die hinter Säulchen stehen. Die Gesamtlast des Giebels ruht dann zunächst auf dem Abschlußkranz des Traggerüstes. Durch 2 Wandstützen, die auf Knotenpunkten des Obergurtes des vorerwähnten Gitterträgers aufstehen, wird dabei die Stützweite des mittleren Teiles des Kranzträgers, die sonst der des Gitterträgers 12,732 m gleich sein würde, in drei Abschnitte: zwei seitliche von 4.381 und einen mittleren von 3,97 m Weite zerlegt (Abbildung 8, links). Hierzu treten noch die äußeren Felder des Kranzes, deren Stützweite der Entfernung 4.244 m der Fachwerkständer gleich ist. Da nun auch für diese Weiten die Abmessungen des Kranzträgers noch zu groß würden, sind für alle fünf Felder weitere leichte Hilfskonstruktionen von rd. 2 m Höhe eingebaut worden, was die oben angeführten Teillängen des Kranzes auf die Hälften vermindert. Die besondere Form der 4.381 m weiten Felder entstand aus dem Bestreben des erwünschten bequemen Anschlusses der Dachpfetten des Zuschauerhauses.

Für die Einteilung der Gitterständer der vorderen Querwand in einzelne Gefache war die Gliederung der Seitenwände maßgebend, wobei es sich hier als sparsamer erwies, keine Gegendiagonalen zu verwenden, sondern die eingliedrigen Stäbe zug- und zugleich knickfest auszubilden. Da, wo die Riegel mit den Decken des Zuschauerraumes nicht in gleicher Höhe lagen, mußten für Aufnahme der Deckenträger besondere Wechsel eingefügt werden. Für die Lastübertragung einzelner Decken-Unterzüge wurde es zudem notwendig, in die Gefache der Gitterständer noch Hilfsfachwerke einzuordnen, um beträchtliche Biegungsmomente auszuschließen. Die in statischer Beziehung klare Form der als Fachwerkträger ausgebildeten Ständerfüße bedarf keiner besonderen Begründung.

Bei der Rückwand des Bühnenhauses (Abbildung 11, sowie Abbildung 8 (rechts) in No. 15) erstreckt sich die 51 cm starke, oberhalb des Abschlußkranzes liegende Mauer, die keine versteifenden Eisenkonstruktionen enthält, nur über die Höhe des Schnürbodenraumes. Da die Wand zudem unterhalb des Schnürbodens und der offenen Verbindungs-Galerie zwischen den Bühnenraum-Treppen durch anschließende Dächer vollständig verdeckt ist, konnte hier der Obergurt des Gitterträgers der Bühnenöffnung unmittelbar unter Schnürboden-Fußboden angeordnet werden, während bei der Lage des Untergurtes auf Türöffnungen Rücksicht zu nehmen war. Bei 14,62 m Stützweite des Gitter-

trägers, der Entfernung von Mitte zu Mitte der tragenden Stiele, beträgt seine Konstruktionshöhe 4,97 m, seine Gesamthöhe 5,24 m. Die gewählte Höhenlage des Gitterträgers bot dabei den Vorteil, daß der unterhalb des Trägers noch notwendige Wandteil, der Malersaal und Bühnenraum über der hinteren Bühnenöffnung trennt, als nur 1 Stein starke eiserne Fachwerkwand ausgebildet werden konnte. Dabei hängt das Eisengerippe dieser rd. 8,5 m hohen Wand am Untergurt des Trägers. Flacheisenkreuze sichern die Form des Eisengerippes der Fachwerkwand. Für die Ausmauerung sind poröse Steine verwendet worden. Dem in Höhe des Maler-Fußbodens liegenden unteren Rahmen der Wand konnte dort leicht eine ausreichende Seitenversteifung gegeben werden, die in einem späteren Abschnitt besprochen wird. Zur Ausführung der Gitterständer ist der Vorderwand gegenüber noch zu bemerken, daß oberhalb der dritten Schüsse mit Rücksicht auf dort vorhandene Türöffnungen Gegendiagonalen, die sich je über zwei Schüsse erstrecken, eingebaut worden sind.

Bei der Auflagerung der beiden großen Gitterträger der Querwände wurde wieder auf eine sichere zentrische Lastübertragung auf die stützenden Säulen Wert gelegt. Die Gitterträger sind nämlich unter Vermeidung starrer Anschlüsse mit den Säulen bei bequem passenden Löchern derart verschraubt worden, daß eine beschränkte selbständige Beweglichkeit von Trägern und Gitterständern gewahrt bleibt. Diese Anordnung bietet auch für die erwünschte Bequemlichkeit der Aufstellung große Vorteile.

Im Inneren des Bühnenhauses befinden sich unterhalb des Schnürbodens eine Anzahl Arbeitsgalerien, die mit den bereits beschriebenen Eisenkonstruktionen im festen Zusammenhange stehen. Dabei ruhen die Querträger der Galerien außen auf den Bühnenhauswänden, am inneren Rande der Galerien hängen sie, und zwar alle drei übereinander liegend, gleichzeitig mittels senkrechter Hängeeisen an den Untergurten der Schnürbodenträger, die deswegen auch ihrerseits in ihren beiden äußersten Feldern an den zugehörigen Knotenpunkten der oberen Gurtungen besonders aufgehängt sind. Diese drei Galerien beider Seiten stehen durch Laufstege von 75 cm Breite in Verbindung, die hart an der Bühnenhaus-Rückwand liegen und von dieser auskragen. —

(Schluß folgt.)

Der Städtebau in der Kunstgeschichte.

(Zu Dr. A. E. Brinckmann's Werk: „Platz und Monument". Verlag von Ernst Wasmuth, A.-G. in Berlin.)

Der Städtebau ist ein Stiefkind der Kunstgeschichte. Nur wenige Schriftsteller beschäftigen sich mit ihm in eingehender Weise, so G. Hirschfeld mit der Anlage der antiken, Siegfried Rietschel und P. J. Meier (Braunschweig) mit der Anlage der frühmittelalterlichen, Joh. Fritz mit derjenigen der spätmittelalterlichen Städte. Daneben sind wir auf gelegentliche Mitteilungen und Aeußerungen, zumeist über Ausgrabungen, und auf einzelne Rekonstruktions-Versuche beschränkt. Eine Geschichte des Städtebaues ist noch nicht geschrieben. Als ein sehr wertvoller Beitrag dazu und zugleich als eine ästhetische Untersuchung wichtiger Teile der historischen Stadtbaukunst ist ein soeben im Wasmuth'schen Verlage erschienenes Werkchen von Dr. A. E. Brinckmann in Charlottenburg zu betrachten, welches den Titel führt: „Platz und Monument. Untersuchungen zur Geschichte und Aesthetik der Städtbaukunst in neuerer Zeit". Der Verfasser spricht von der mittelalterlichen Stadtanlage, den Stadtanlagen der Renaissance in Italien und im römischen Barock, den deutschen und den französischen Stadtanlagen seit der Renaissance.

Die Unregelmäßigkeit und Geschlossenheit mittelalterlicher Straßen- und Platzbilder sind nach Brinckmann nicht der bewußten Absicht eines Planverfassers entsprungen; die malerischen Schönheiten sind das Ergebnis einer langsamen Entwicklung, einer Arbeit von Generationen, nicht eines leitenden Einzelwillens. Das schließt einen bestimmten, systematischen Werdegang nicht aus. Wurde aber dem gotischen Architekten der nötige Raum geboten, so strebte er im primitiven Gefühl für Ordnung nach regelmäßiger Anlage, ohne die Platzseiten zu schließen, sogar nach Freistellung größerer Baulichkeiten. Aufs deutlichste zeigt sich dies in den Kolonialstädten des östlichen Deutschland, sowie in den „Villes-neuves" oder „Bastides" Frankreichs aus dem XIII. und XIV. Jahrhundert. Brinckmann geht wohl zu weit, wenn er die mittelalterlichen Stadtbaumeister als ebenso nüchterne Schematiker bezeichnet, wie die Erbauer amerikanischer Städte. Das gotische Monument (Brunnen, Rolandsäule) meidet in Deutschland die Platzmitte weniger aus Verkehrsrücksichten, als weil es, wie die Fiale, der Anlehnung an seine architektonische Umgebung nicht entraten kann.

Anders in der Renaissance. Wurden in Italien schon im XIII. Jahrhundert der Marienbrunnen zu Verona und die Fontana Maggiore zu Perugia in die Mitte des Platzes gestellt, so löst sich in der Renaissance die plastische Figur überhaupt von der Gebäudewand ab und tritt auf den offenen Platz hinaus. Die Einfrontigkeit wird überwunden. Florentiner und Venetianer entwickeln die individuelle Auffassung der freien Rund-Skulptur, das plastische Portrait. Der Verfasser bespricht überaus geistreich die freie Aufstellung des Gattamelata zu Padua: der Reiter steht, von den besten Standpunkten betrachtet, frei vor dem Himmel (Abbildungen 1 u. 2, Beilage). Aehnlich der Colleoni in Venedig, mit dessen Aufstellung zugleich ein Raum geschaffen, nämlich ein rechtwinklig geordneter Kirchenvorplatz herausgebildet wird. Aber das Anlehnungs-Bedürfnis macht sich hier ebensowenig geltend, wie bei der Fontana Gaja in der Mitte der halbrunden Piazza del Campo zu Siena. Besonders fesselnd und lehrreich ist die allmähliche Anordnung und Ausstattung des Signoria-Platzes in Florenz, einer der wundervollsten Anlagen Italiens (Abbildung 3). Michelangelo hatte vorgeschlagen, das Motiv der Loggia dei Lanzi rings um den Platz zu führen; dadurch wäre der Platz zu einer geschlossenen Renaissance-Anlage geworden, wie sie nur an wenigen Orten in reiner Durchführung erreicht ist, so in Pisa, Fabriano und Vigevano. Das Hallenmotiv zeichnet auch den Annunziata-Platz in Florenz und den Markus-Platz in Venedig aus, Uebertragungen der italienisch-toskanischen Hofbildung auf größere Abmessungen. Der quadratische Palasthof ist der klarste Ausdruck der Renaissance-Raum-Anschauung. Der barocken Auffassung nähert sich die Piazza in Pienza*), bei deren Anlage sich ein Streben nach perspektivischem Durchblick geltend macht, ähnlich wie beim Kapitol-Platz in Rom.

Die Stadt als Gesamtanlage hat italienische Theoretiker vom fünfzehnten bis siebzehnten Jahrhundert stark beschäftigt, so Alberti, Scamozzi, Vasari il Giovane, Palladio. Die geradlinige Straßenführung und rechtwinklige Kreuzung wurde wieder ästhetischer Grundsatz; man begann auch mit dem Geradelegen älterer Straßen. Aber Alberti riet doch schon aus ästhetischen und praktischen Gründen, die Hauptstraßen zu biegen. Palladio dagegen, und ähnlich Scamozzi, sind für breite geradlinige Anlagen. Der Platz soll rechtwinklig, doppelt so lang als breit und womöglich von Hallen umgeben sein; er soll den Verkehr wie eine erweiterte Straßenkreuzung sammeln und Ausblicke gestatten. Auch die Sternplätze, die später von den Franzosen weiter entwickelt wurden, finden sich schon bei Vasari.

Die Barockzeit setzt sich über alle Theorien hinweg und begründet, zunächst in Rom, eine wirkliche, freie Städtebaukunst. Sie bringt Bewegungs-Eindruck in das Raumganze. Das neue Raumgefühl entwickelt auch für den städtischen Platz eine neue Schönheit. Der Kapitolplatz in Rom zeigt, wie der Platz nicht in sich vollendet abgeschlossen sein, sondern über sich hinauswirken, „den angrenzenden Raum lebendig machen" soll. Den Marc Aurel stellte Michelangelo in die Mitte des Platzraumes und zwar so, daß beim Durchqueren des Platzes der Reiter und der Senatorenpalast ein einheitliches Bild ergeben. Bezeichnet der Kapitol-Platz die Scheide zwischen Renaissance und Barock, so entsteht der Peters-Platz aus dem Raumempfinden des ausgereiften Barock unter Zuhilfenahme von Wirkungssteigerungen durch ansteigende Lage des Platzbodens und andere Umstände. Carlo Fontana's großartigen Idealentwurf für den Ausbau des Petersplatzes zeigt Abbildung 4. Platz und Gebäude verschmelzen im Barock zu einem Raumganzen. Der Barockplatz ist vorzugsweise Vorplatz, so außer St. Peter die römischen Plätze Farnese, St. Ignazio und Maria della Pace. Dazu kommt, daß für jede bedeutende Straße ein Schlußbild angestrebt wird. Als Gesamtanlage von Straße, Treppe, Vorplatz und Bauwerk steht die Scala di Spagna (Abbildung 5) unerreicht da. Die Rechtwinkligkeit des Renaissance-Straßennetzes wird vom Barock verlassen. Strahlenförmige Anlagen, wie die vom Popolo-Platz ausgehende Straßen-

*) Siehe Mayreder & Bender, Pienza. Separatdruck aus der „Allgem. Bauzeitung". Wien 1882.

Gruppe, geradlinige Durchbrüche auf bedeutende Bauwerke gerichtet, wie bei Maria Maggiore und beim Lateran, geben Bewegung und Orientierung. Den monumentalen Schmuck behält der Barock dem Platzraume vor, keine figürlichen Einzel-Skulpturen, sondern mit Vorliebe Obelisken in der Platzmitte und zugleich als Zielpunkte; sodann die oft ins Riesige gesteigerten Laufbrunnen, diese nie in eigentlicher Mittelpunktstellung, sondern als Einzelfontana zur Seite des Verkehres gerückt, oder in Paarstellung wie auf dem Peters-Platze, oder in Linienstellung wie auf Piazza Navona, oder endlich als Wandbrunnen (Fontana Trevi, Acqua Felice, Acqua Paola). Den mächtigen Städtebauleistungen Roms folgten andere italienische Städte in meist schwächerer Form; als Anlage ersten Ranges darf aber noch die Piazza de'Cavalli mit den beiden Reiterbildern der Herzöge Farnese vor dem Municipio zu Piacenza bezeichnet werden (Abbildung 6).

Noch weniger erreicht das deutsche Barock das römische Vorbild; unter italienischem Einfluß entsteht zwar die Platzgruppe am Salzburger Dom, aber die Städte-Anlagen lassen im allgemeinen den raumbildenden Gedanken vermissen. Dagegen gewann der Schmuck der Plätze und besonders der breiten Straßen durch Brunnen und Säulen (Mariensäulen) große Verbreitung. In Frankreich fand der barocke Städtebau einen besseren Boden. Das Verhältnis zwischen Raumgefühl und Formausdruck gleicht dem zwischen Denken und Sprechen In Frankreich war die gotische Raumempfindung nicht so bis zum Aeußersten entwickelt wie in Deutschland, auch stand die künstlerische Entwicklung Frankreichs derjenigen Italiens näher, sodaß es sich weniger um die modische Einführung fremder Formen, als um die Uebernahme des passenden Ausdruckes für das sich wandelnde architektonische Grundgefühl handelte. Nach Rom tritt Frankreich, und besonders Paris, die Führung im Städtebau an. In das enge Durcheinander des Mittelalters tritt eine neue Zeit mit verändertem Raumgefühl; man verlangt nach Luft, Licht, Befreiung; der Wohnungs-Grundriß erlangt repräsentative Großartigkeit, Raumbedürfnis und Raumgefühl machen sich auch im Stadtganzen geltend, dessen enge Gassen und unregelmäßige Plätzchen als bedrückend empfunden werden. Eine der ersten Taten war die Anlage der Place des Vosges (früher Place Royale), ein Quadrat von 140 m Seitenlänge mit dreigeschossiger einheitlicher Umbauung, Laubengängen, überbauten Straßenöffnungen und dem Reiterbild Ludwigs XIII. in der Platzmitte. Es folgte die dreieckige Place Dauphine am Pont neuf. Heute sind beide Platzanlagen entstellt; sie haben aber wegen ihrer Umschlossenheit und Abgeschlossenheit nie eine Wirkung auf das weitere Stadtbild ausüben. können: ein mit der völligen Geschlossenheit der Platzwandungen fast notwendig verbundener Nachteil. Aus der französischen Provinz gehören hierher die langgestreckten Rechteck-Plätze zu Valenciennes (Place d'armes) und Arras (Petite Place und Grande Place). Das italienische und besonders das römische Barock müssen sich in Frankreich einer starken Umbildung unterwerfen; die bewußte Selbständigkeit der französischen Architekten tritt an der Louvre-Colonnade des Claude-Perrault und in der Ausbildung der Sternplätze des XVII. Jahrhunderts zutage. Beispiele sind die Mansard'sche Place des Victoires mit dem Reiterbild Ludwig XIV. im Mittelpunkte. Nicht mehr der abgeschlossene Platzraum der Renaissance und der sich unterordnende Vorplatz des italienischen Barock, sondern der Platz als selbständiger Zentralraum, der die Straßen sammelnd aufnimmt, war das Streben des französischen Städtebauers, wie es sich in der zeitgenössischen Literatur deutlich ausspricht. Man wollte die Freiheit der Ausblicke durch die Oeffnung der Wandungen. Der den Raum erweiternde Durchblick wurde als wirkungssteigernd empfunden gegenüber der Umschlossenheit des Raumes, deren Bedeutung heute leicht übertrieben wird. Gegen die „moderne Theorie" der Geschlossenheit wendet sich der Verfasser mit starken Worten, nach unserer Meinung mit zu starken Worten, da nicht die einseitige Uebertreibung dieser Theorie zum Dogma, sondern die Warnung vor dem Mangel an ausreichender Umschließung das Wesentliche ist. Auch den Sternplätzen wie anderen Verkehrsplätzen, z. B. der Piazza del Popolo, braucht es an sich nicht an Umrahmung zu fehlen Das mitgeteilte Beispiel der Rousset'schen Place Louis XV. bestätigt dies. Haben die Strahlenstraßen angemessene Abschlüsse, so ist die Raumwirkung eine in ihrer Art vollendete. Die Place de l'Etoile

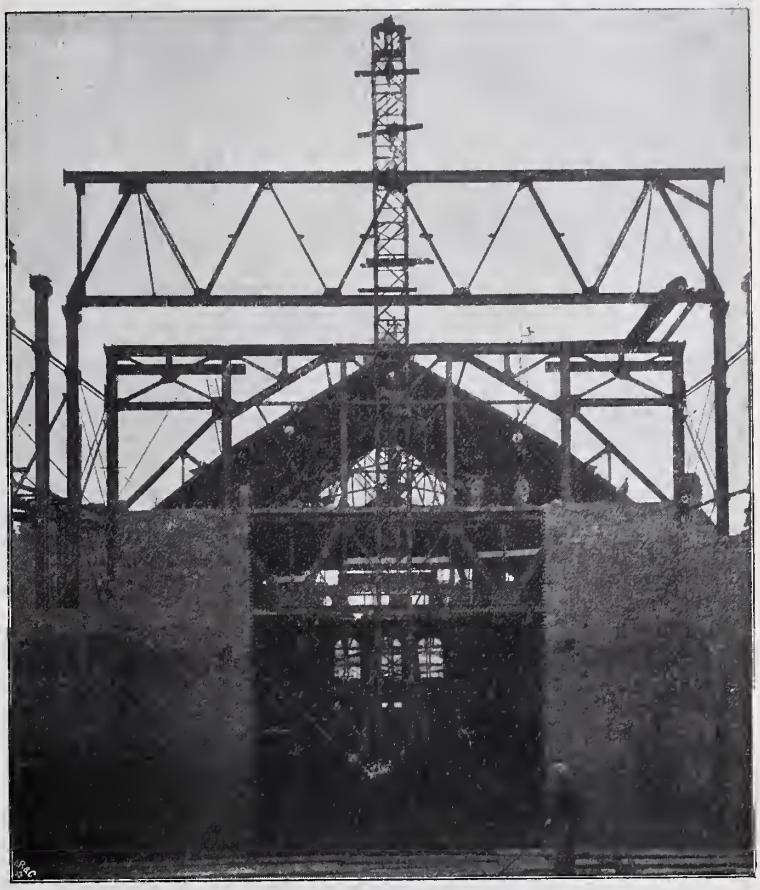


Abbildung 10. Vorderwand des Bühnenhauses in der Ausführung.

Abbildung 11. Hinterwand des Bühnenhauses in der Ausführung.

Eisen-Konstruktionen im neuen Stadttheater in Kiel

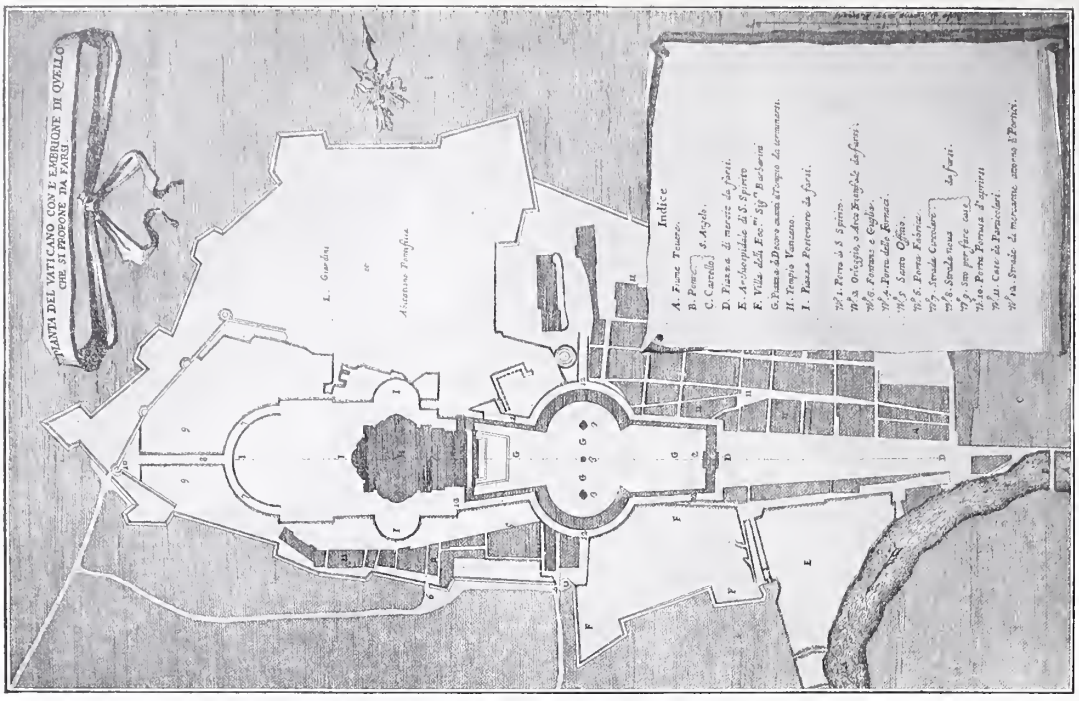
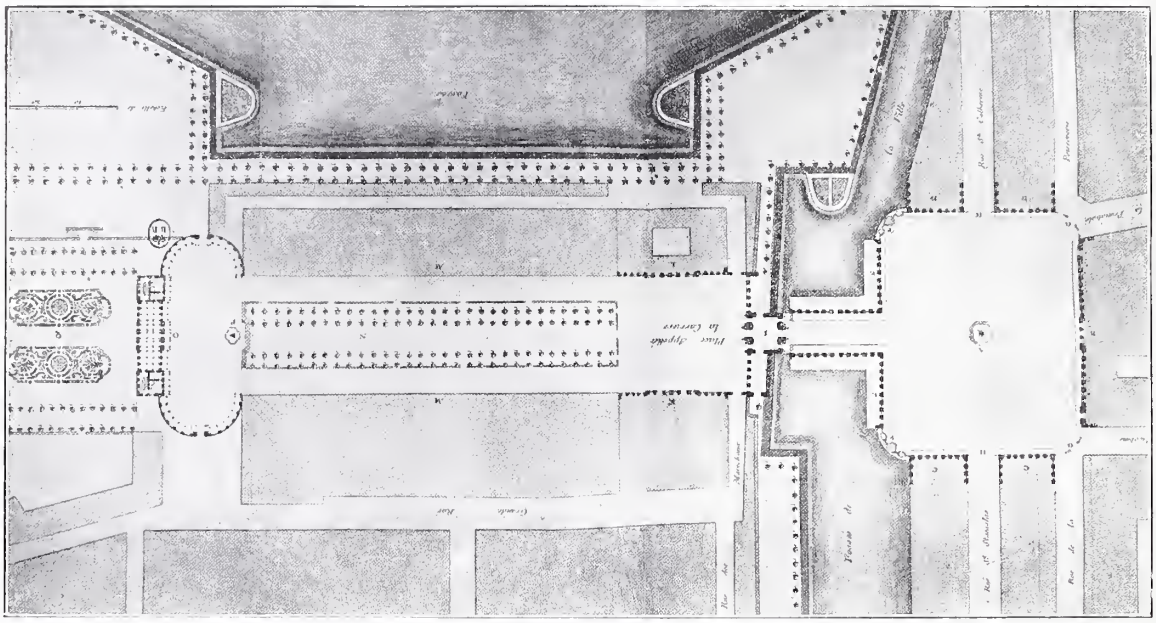


Abbildung 4. Fontana's Ideal-Entwurf für den Ausbau des St. Peters-Platzes in Rom.



– Abbildung 8. Stanislaus-Platz und Place Royale in Nancy.

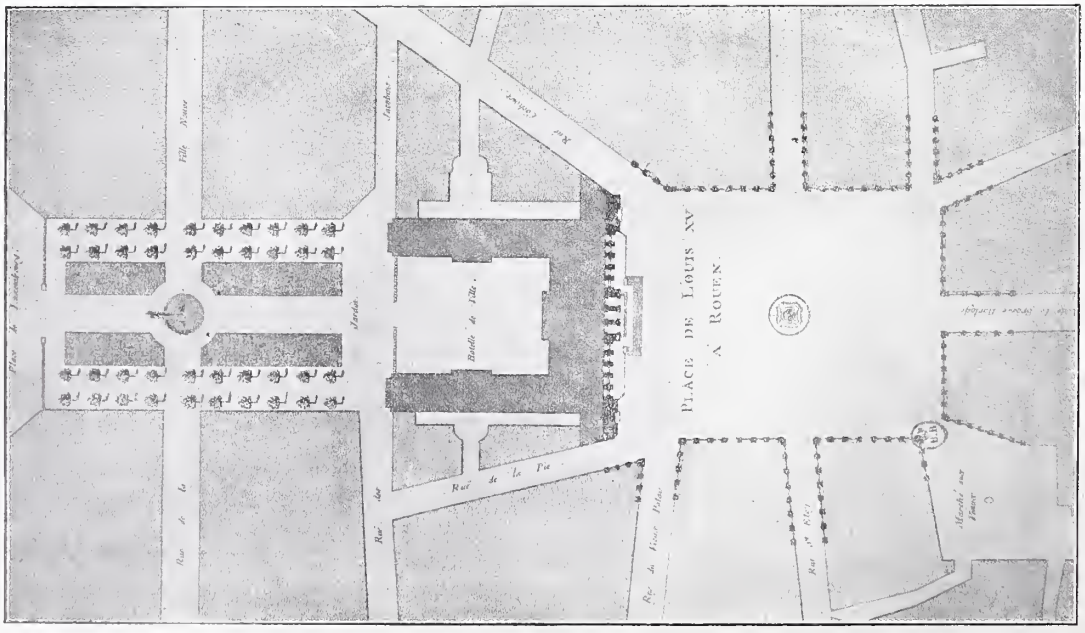


Abbildung 7. Platz Ludwig XV. in Rouen.

mit dem Arc de Triomphe auf der Höhe der elysäischen Felder wird kaum Jemand tadeln wollen, und doch richtet sich gegen den öden Reißbrettschematismus vieler Stern-Plätze des XIX Jahrhunderts ein berechtigter Unwille. — Den rechteckigen Monumentalplatz sehen wir in der Place Vendôme anfangs mit zwei nur kurzen Zugängen in der Längsachse, welche später zur großen Längsstraße ausgebildet wurden nicht nur aus Verkehrsgründen, sondern um ein ausgesprochenes künstlerisches Bedürfnis der Zeit zu befriedigen. Der Theorie: erst die Umschließung bildet den Raum, stellte man den Satz gegenüber: Erst Oeffnungen und Ausblikke machen einen Platz vollkommen. Die Mitte der Place Vendôme nahm ehemals ein Reiter-Standbild Ludwig's XIV. ein, zu den Maßen des Platzes mehr abgestimmt, als die jetzt dort stehende Kolossalsäule. Von anderen französischen Monumental-Plätzen des XVIII. Jahrhundert werden uns die Place Louis XV. in Rouen (Abbildung 7), die Place de la Concorde in Paris, die Place Royale in Bordeaux sowie die schönen Plätze von Nancy vorgeführt (Abbildung 8 u. 9, Beilage).

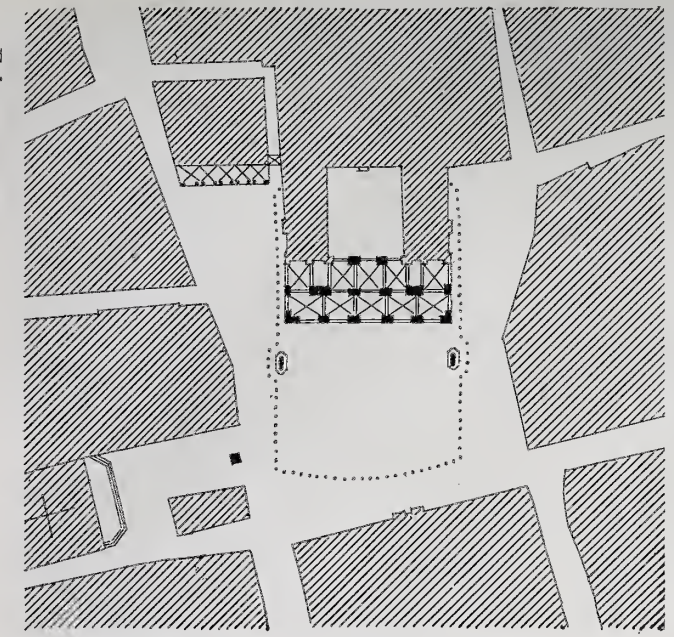


Abbildung 6. Cavalli-Platz in Piacenza.

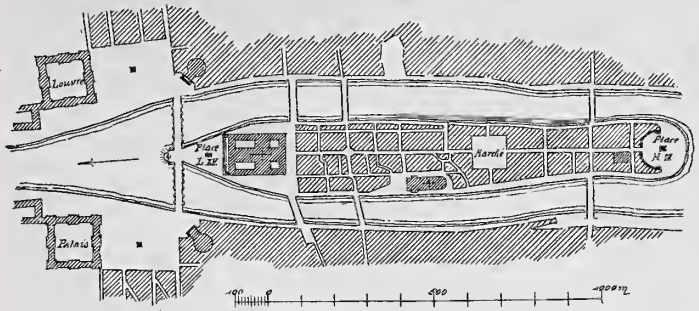


Abbildung 10. Patte's Entwurf zur Umgestaltung der Ile de la Cité in Paris.

Der Städtebau in der Kunstgeschichte.

(Zu Dr. A. E. Brinckmann's Werk: „Platz und Monument".)
Verlag von Ernst Wasmuth, A.-G. in Berlin.

Die sämtlichen Abbildungen sind dem genannten Werk entnommen.

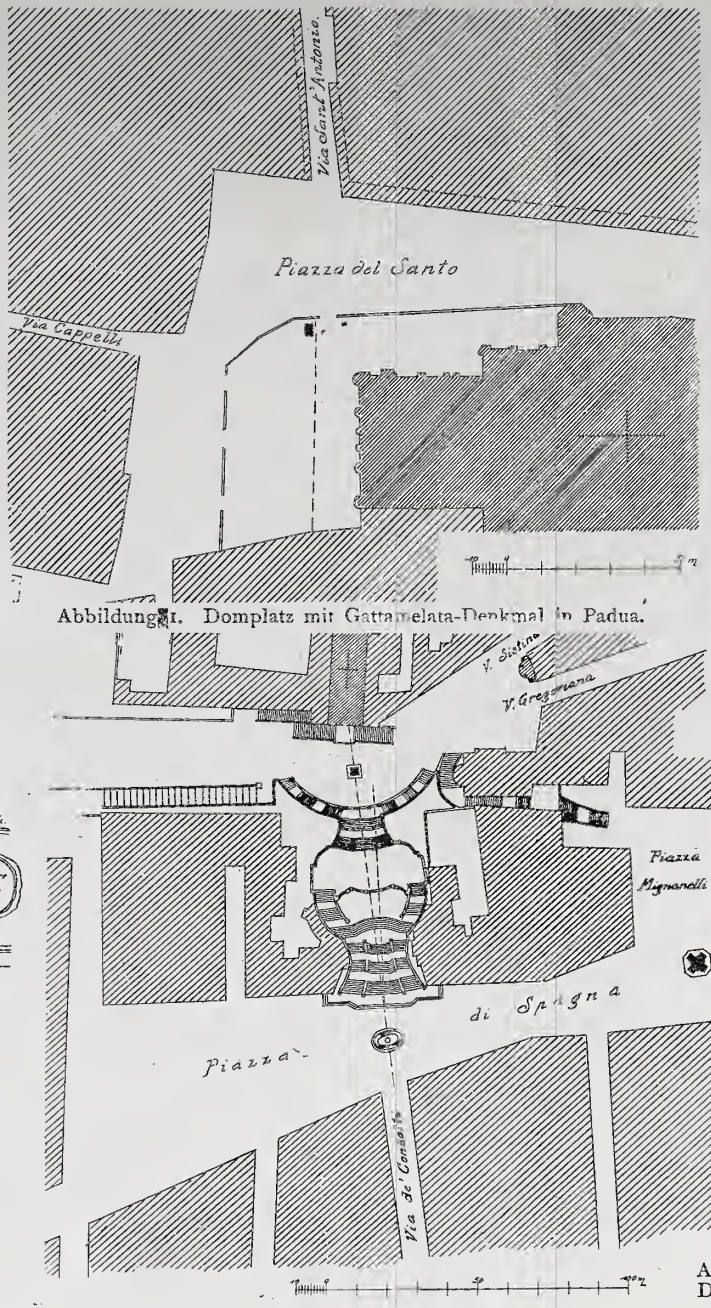


Abbildung 11. Domplatz mit Gattamelata-Denkmal in Padua.

Abbildung 3. Signoria-Platz in Florenz.

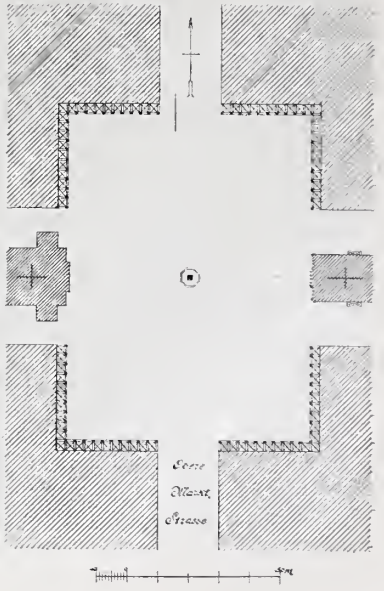


Abbildung 11. Marktplatz in Ludwigsburg.

Abb. 5. Spanischer Platz und Dreifaltigkeits-Kirche in Rom.

Einen besonderen, wenn schon nicht erschöpfenden Abschnitt widmet Brinckmann darauf der „Situation des Monuments", in der durch die französische Zentralanlage gerechtfertigten Platzmitte, in der Nische (im engeren und weiteren Sinne), am Rande, ferner abgestimmt zur benachbarten Architektur und gleichzeitig zur weiteren Größe der freien Natur (Montpellier), endlich in der freien Natur.

Das rechtwinklige Straßennetz mit rechteckigen Plätzen herrscht in den französischen Stadtanlagen vom XVII. bis XVIII. Jahrhundert; am reinsten in den Festungsstädten, wo die ausgedehnte Place d'armes eine große Rolle spielt. Dazu kommen ideale Stadtpläne nach dem regelmäßigen Achteck oder Vieleck. Erst im XVIII. Jahrhundert beginnt man, sich mit der ästhetischen Durchbildung der Stadtanlage nach bestimmten Gesetzen zu beschäftigen. Die mittelalterliche Stadt wird unbedingt verurteilt, das Malerische wird nicht in der Unregelmäßigkeit oder Enge gesucht. Als Vorbild wird Rom gepriesen (Anlage von Versailles). Grundsätze der Gartenbaukunst werden auch für den Städtebau übernommen. Nicht im heutigen Sinne der „Gartenstädte", von denen wegen des zu großen Landbedarfes abgeraten wird, sondern im Sinne der luftigen Regelmäßigkeit mit reizvollen Abwechslungen, also unter Durchbrechung des Rechteck-Schemas. Keine Versetzungen, sondern gerade Kreuzungen; breite Promenaden; gute Perspektiven; schöne Stellung der hervorragenden Baulichkeiten, um den Gesamteindruck der Stadt zu heben; Mannigfaltigkeit der Teilschönheiten, aus denen die Gesamtschönheit sich zusammensetzt. „Il faut de la régularité", sagt Laugier, „et de la bizarrerie, des rapports et des oppositions, des accidents qui varient le tableau, d'un grand ordre dans les détails, de la confusion, du fracas, du tumulte dans l'ensemble." In der „Gazette de France" werden in dieser schaffensfrohen Städtebauzeit (1764) die Bedingungen eines Wettbewerbes für die durch Katharina II. beabsichtigte Verschönerung von St. Petersburg ausgeschrieben. Es entstanden damals besonders das neue Nancy, Teile von Metz, Straßburg, Reims, Pontarlier, St. Dié, Nantes, Tours, Lyon, nicht immer im Erfolg dem bedeutenden Vorsatz entsprechend. Bemerkenswert ist namentlich auch ein Entwurf Patte's für die Umgestaltung der Ile de la Cité in Paris (Abbildung 10). „Ich stehe nicht an", sagt Brinckmann, „die Leistungen und Entwürfe der französischen Architekten, die ungefähr die Regierungszeit Ludwigs XV. entstehen sah, für das Höchste in der gesamten Kunst des Städtebaues zu halten. Bis jetzt hat man sich um sie gar nicht gekümmert, und doch wäre dies unseren modernen Städtebauern mehr zu empfehlen, wie sich ihre Maximen aus den mittelalterlichen Stadtanlagen zu ersinnen" Stimmt man diesem Ausspruche auch nicht ohne Einschränkung zu, so hat er doch zweifellos seine Berechtigung angesichts der übertriebenen Sucht nach Unregelmäßigkeit, die uns in manchen neuen Stadtplanungen entgegentritt.

Der französische Klassizismus unterwarf das Kunstempfinden dem reinen Intellekt. Völlige Regelmäßigkeit langgestreckter Straßen, fehlende Perspektive, Einfachheit statt künstlerischer Willkür, Klarheit der Linien an Stelle monumentaler Situation. So wurde der Klassizismus die Grundlage der späteren städtebaulichen Oede, die quadratischen, polygonalen und kreisförmigen Plätze verloren trotz der Arkadengänge ihre Raumwirkungen, dem Denkmal wird mit abstrakter Strenge stets die Platzmitte angewiesen, Geometrie gilt als Schönheit.

In Deutschland wird vom Ende des XVII. Jahrhunderts an die französische Baukunst vorbildlich. Oft werden die Teilschönheiten zusammengefaßt zu einem organischen Gesamtgebilde. Schloßbauten und Residenz-Gründungen rufen den fürstlichen Städtebau hervor, so in Ludwigsburg, Karlsruhe, Mannheim, Düsseldorf, Cassel, Neustrelitz, Berlin. J. P. Willebrand veröffentlicht 1775 unter dem Titel „Grundriß einer schönen Stadt" eine Schrift über Städtebau, die heute noch mit Nutzen zu lesen ist. An Plätzen von ansprechender Raumwirkung fehlt es nicht (Marktplatz zu Ludwigsburg (Abbildung 11), Gendarmenmarkt zu Berlin), ebensowenig an wirksamen Straßen-Perspektiven. Aber die Uebertreibung des Maßstabes, der Breiten und Längen und künstlerische Armut beginnen überall sich geltend zu machen. So bildete das XIX. Jahrhundert den Niedergang der Stadtbaukunst; den Baumeistern versagte das Gefühl für Raum und Raumwirkung. Den Stadt-Architekten ersetzt der Geometer. Straßen und Plätze sind nur noch die Trennung der Baugrundstücke und werden nicht mehr positiv behandelt Der Umbau von Paris mit seinen straffen Diagonalen und seinen Sternplätzen wirkt anregend, ebenso der Wiener Ring. Aber das Schema bleibt Herrscher und der Städtebau wird zur Reißbrett-Tätigkeit. Auch in der Aufstellung der Denkmäler zeigt sich mit wenigen Ausnahmen ein allgemeines Mißverständnis, „die Beziehungslosigkeit zwischen plastischem Raumausdruck und umgebendem Raum ist erschreckend".

Brinckmann kennzeichnet die modernen Bestrebungen, zollt Sitte seine Anerkennung, hält aber mit der Kritik nicht zurück. Er nennt Sitte „den Romantiker unter den Stadtbauarchitekten", der sich feinfühlend um die mittelalterliche Stadt bemüht, übrigens von getreuer Nachbildung alter Stadtanlagen abrät. Die Theorie von der Geschlossenheit der Platzwände und dem Freihalten der Platzmitte sind als Teilwahrheiten, nicht als allgemeine Grundsätze anzuerkennen. Das Prinzip des Malerischen darf nicht übertrieben werden. Von den beiden leitenden Gedanken unseres modernen Städebaues, daß die „Terrainsituation" als Individualität zu behandeln und dem Boden nicht durch ein unabhängig erdachtes Planbild aufzuzwingen sei, daß man ferner von der Vergangenheit lernen könne, wird der erste auch von den Schriftstellern der italienischen Renaissance und der französischen Blütezeit gelehrt, während es beim zweiten auf die Fragestellung ankommt. Es sind nicht „historische Musterleistungen auf moderne Verhältnisse zu übersetzen", sondern die Erkenntnis der Grundsätze historischer Kunsttätigkeit ruft der Gegenwart bedingungslos zu, „Neues in entwickelterer Form zu schaffen". Renaissance und Barock stehen uns näher als das Mittelalter. Gibt auch die mittelalterliche Stadt vorzügliche Anregungen, haben krumme Straßen und unregelmäßige Plätze auch zweifellos ihre praktischen und ästhetischen Vorzüge, so geht es doch nicht an, die krumme Linie als die „Linie des Lebens" zu erklären und die Unregelmäßigkeit zum künstlerischen Grundgesetz zu erheben. „Die letzten Jahre haben Stadtpläne gezeitigt, die selbst auf ebenem Terrain nur gekrümmte Straßen zeigen: das ist ein irriges Extrem, ein neuer Schematismus .... Die gerade Linie und der rechte Winkel bleiben die vornehmsten Elemente der Architektur, und auch die gerade breite Straße wie der regelmäßige Architekturplatz werden ihren Wert im Städtebau behalten. Sie bilden Kern und Rückgrat der Stadt, die monumentale Gestaltung des Raumes. Der Gegensatz zwischen solchen Straßen und den unregelmäßigen Quartieren gibt einer Stadt Gliederung, Steigerung, Rhythmus. Für die Einzelarchitektur wie für ihre Zusammenfassung im Stadtbau ist vor aller Theorie eines notwendig, ein eigenes Raumgefühl. .... Das Haus ist das Material der Stadtbaukunst. Städte bauen heißt: mit dem Hausmaterial Raum gestalten."

Die Beschäftigung mit dem Brinckmann'schen Werk „Platz und Monument" hat in der vorstehenden Niederschrift einen viel größeren Umfang angenommen, als der Verfasser dieser Zeilen beabsichtigte. Der Inhalt des Buches greift aber auch über den Rahmen, den sein Titel zu stecken scheint, weit hinaus. In manchen Teilen stellt das Werk mehr dar, als einen wertvollen Beitrag zur Geschichte des Städtebaues — wie eingangs gesagt wurde —, spiegelt es vielmehr diese Geschichte selbst. Und der reiche Schatz an literarischen Hinweisen belehrt uns in überraschender Weise, wie sehr sich fruchtbare Jahrhunderte vor uns auch um die künstlerische Theorie des Städtebaues in Wort und Schrift bemüht haben. Als Sitte im Jahre 1889 in seinen Betrachtungen über künstlerische Grundsätze des Städtebaues seinen wirksamen Mahnruf erschallen ließ, als der Unterzeichnete im folgenden Jahre, auf den Schultern R. Baumeister's stehend, den schwachen Versuch machte, die ganze Lehre vom Städtebau in einem Buche zusammenzufassen, da war den Zeitgenossen die Erinnerung an die großen Epochen und alten Schöpfungen unserer Kunst fast fremd geworden. Zum Teil auf unzureichende Stadtpläne aus Reisehandbüchern mußte Sitte seine auch heute zumeist noch anerkannten Lehrsätze stützen; gelegentliche, unvollkommene Reiseskizzen aus dem In- und Auslande lieferten dem Unterzeichneten vielfach den Stoff zu seinen Darlegungen. Und nun, kaum zwei Jahrzehnte später, hat uns die unermüdliche Arbeit Vieler einen Blick über ein zu allen Zeiten aufstrebender Entwicklung beackertes Kunstfeld eröffnet, so weit und vielgestaltig, wie es vorher Niemand ahnte. Bausteine zur Geschichte der Städtebaukunst wurden und werden von überall herbeigetragen, als stärkster Träger hat sich bisher A. E. Brinckmann erwiesen. Möge sich bald der wissenschaftlich und künstlerisch einsichtige Mann finden, der uns die Städtebaugeschichte aller Zeiten an der Hand der Geschichte der Völker vorzuführen vermag.

Unsere heutige Stadtbaukunst aber sei und bleibe selbständig. Sie empfange aus den Lehren der Geschichte vor allem die sichere Erkenntnis, daß die künstlerische Formvollendung unseres Städtebaues nicht aus historischen Musterleistungen entspringen, sondern darin bestehen soll, daß — wie in allen guten Kunstzeiten — in Linie und Raumwirkung der ideale Ausdruck für die Befriedigung unserer städtischen Baubedürfnisse gefunden wird, daß endlich unsere Ausdruckweise sich hüten muß, zu einem neuen Schema zu erstarren. — J. Stübben, Dr.-Ing.

Zu 2. Es gibt Techniker, die von den stetigen Resonanzwirkungen der Saalumwandungen überhaupt nichts wissen wollen und höchstens die Möglichkeit sogen. vollkommener Resonanzen, d. h. das Miterklingen ihres Eigentones infolge Berührung durch Wellen von gleichen Schwingungszahlen zugeben, aber deren Eintritt als selten und ihre schädigende Wirkung als sehr gering bezeichnen. Ich sollte meinen, daß diese Auffassung schon durch die einfachsten Beobachtungen, z. B. über das Vernehmen jeden Straßenlärmes hinter verschlossenen Fenstern, über das Hören von Klavierspiel mit allen seinen oft fürchterlichen Eigenheiten aus Nachbarhäusern, wie über das deutliche Verstehen von Reden hinter verschlossenen Türen widerlegt sei, akustische Folgen, die wir ja täglich, ob gewollt oder nicht gewollt, wahrzunehmen haben. Von der Berührung unserer Ohren durch direkte oder Reflexwellen kann in diesen Fällen doch keine Rede sein. Wie anders läßt sich aber die trotzdem vermittelte Schallübertragung erklären, als in dem Vorgang, daß die von der Schallquelle uns trennenden Baukörper durch die von ihr kommenden Wellen in Mit-, d. h. eben Resonanzschwingungen versetzt werden und diese auf die Luft des Raumes übertragen, in dem wir uns befinden? Wirken diese Körperschwingungen aber in solcher Weise nach außen, so müssen sie auch in genau derselben Weise auf die Luft des Raumes zurückwirken, in dem die ersten Schallwellen erzeugt wurden. Das Staunenswerte und zugleich ungemein Wichtige ist dabei nur, daß diese indirekten Wellen — abgesehen von ihrer Stärke — alle die Eigenheiten des jeweiligen Schalles, wie z. B. die gleiche Zusammensetzung in den jedem Einzelklang entsprechenden Schwingungszahlen usw. bewahren und übermitteln.

Ich wurde schon durch solche einfache und naheliegende Erwägungen, sowie nachher durch praktische Erfahrungen immer mehr zu der Anschauung geleitet, daß die Resonanzen eine ganz erhebliche Bedeutung für die Gesamtwirkung des Schalles im begrenzten Raum haben. Wenn man sie gegenüber derjenigen der Reflexe bisher immer so weit zurücksetzte und die letzteren fast ausschließlich für alles akustische Unheil verantwortlich machte, so war das wohl hauptsächlich dadurch veranlaßt, daß die ersteren sich der Berechnung mehr entziehen. Der Reflex einer ebenen Fläche geht uns (mathematisch) von einem einzigen Punkte derselben zu, den wir festlegen können; die Resonanz wird aber von der ganzen Körperfläche ausgeübt, und wir können nur schätzen, welche ihrer Teile dabei am meisten zur Wirkung kommen. Die Theorie von den mit den Umwegen wachsenden Verzögerungen gilt an sich für beide Erscheinungen; sie wird für die Resonanzen nur insofern in den Ergebnissen geändert, als die Geschwindigkeit der Schallverbreitung in den Baustoffen eine andere und in den meisten derselben eine außerordentlich viel größere ist, als in der Luft, sodaß also die Verzögerungen der Resonanzen in gewissen Fällen, wie z. B. für Plätze in der Nähe resonierender Körper, geringer sein werden, als die der Reflexe. Im übrigen aber ersehe ich keinen haltbaren Grund zu der grundsätzlichen Zurücksetzung des Kapitels von den Resonanzen hinter dasjenige von den Reflexen. Ja, aus gewissen Gründen bin ich sogar geneigt, inbezug auf die aus beiden drohenden Gefahren den Resonanzen die größere Bedeutung beizulegen. Einmal nehmen die Reflexe, welche stets reine Luftwellen bleiben, keinen veränderten Klangcharakter an, während die resonierenden Baustoffe, von denen jeder eine besondere Klangfarbe besitzt und mit diesen die Resonanzwellen durchsetzt, den Vortrags- und Musiksaal mit fremden, vielleicht ganz ungewollten Klangbeimischungen zu erfüllen und u. U. auf den Wert eines Grammophons herabzusetzen vermögen. Ganz besonders gewinnt das Kapitel von den Resonanzen aber aus dem Grunde gerade heute eine größere und stets wachsende Bedeutung, weil unsere modernen Bauweisen immer mehr die elastischen und dünnen Baukörper (Eisen, Beton) und die stark gespannten Baukonstruktionen (Rabitz, Monier usw.) bevorzugen, und weil damit die Architekten immer mehr und ergiebigere Quellen der Resonanzen in die Hörräume hineintragen. Als Beläge in dieser Beziehung betrachte ich immer die guten bezw. schlechten Erfahrungen, die mit der Akustik in locker aus Brettern gezimmerten und vielfach mit Leinen bespannten provisorischen Hallen bezw. in reinen Betonbauten gemacht wurden.

Was die hier nicht eingehender zu behandelnden Sturmhöfel'schen Schallmessungen betrifft, so kann ich nach meinen Versuchen nicht leugnen, daß ich ihnen mit einigen Bedenken gegenüberstehe, die einmal auf die Unvollkommenheiten des Meß- (Fallstab-) Apparates, dann auf die immer noch nicht zweifelsfreie Frage der (quadratischen?) Abnahme der Schallstärken mit der Wegeverlängerung der Wellen, hauptsächlich aber auf die für die Reflexverluste eingesetzten prozentualen Werte sich beziehen. Keine Schallmessung, und so auch keine Messung dieser Verluste liefert Gewißheit darüber, welche Quoten der gemessenen Werte auf Rechnung der Reflexe, und welche auf die der Resonanzwirkungen zu setzen sind. Es geht m. E. nicht an, z. B. den Reflexverlust, den eine Rabitz-Wand bewirkt, einfach durch Vergleich der vor dieser Wand und im freien Felde bei gleichen Schallursachen und Wegelängen zu vernehmenden Schallstärken feststellen zu wollen. In der Stärke des Schalles vor der Wand steckt außer dem Reflexions-Effekt immer zugleich die aus der Resonanz herrührende Quote, die je nach der Vibrationsfähigkeit des Stoffes und der Konstruktion der Wand so sehr verschieden sein kann, im freien Felde aber wegfällt.

Zu 3. Die scharfe Berechnung, wonach die Schädlichkeit der Reflexe bei deren Umweglängen von 8,57 m einsetzen und bei 17,15 m ihr Höchstmaß erreichen soll, kann nur für den Vortragssaal Geltung beanspruchen, und steht und fällt mit der Richtigkeit der Annahme der vom Redner zur Silbenbildung benötigten Pausendauer zu $^1/_{20}$ Sekunden. Diese Dauer ist weder feststehend, noch allein von der vom Redner in der Sekunde gesprochenen Silbenzahl abhängig, vielmehr besonders auch nach der Menge und Härte der Konsonanten in den Silben sehr veränderlich. Die Durchschnittsschätzung auf $^1/_{20}$ Sekunden erscheint etwas unbelegt; anderseits liegt keine rechte Nötigung vor, die in die zweite Hälfte der Pause fallenden Reflexe der Vorsilbe sämtlich für ungünstig zu erklären. Hier wird man nicht allzu theoretisch vorgehen und die Lehre für die Praxis nur etwa in der Form übernehmen dürfen, daß man in allen Hörräumen die einfachen (primären) Reflexe von mehr als 10 und weniger als 30 m Umweglänge grundsätzlich vermeiden bezw. zerstreuen und zerstören soll, und zwar Letzteres umsomehr, als diese Umwege dem Mittel von 20 m von unten oder oben sich nähern. Die sekundären usw. Reflexe erleiden auf ihren längeren Wegen und bei ihren wiederholten Brechungen in der Regel so viel Stärkeverlust, daß sie außer Berechnung gelassen werden dürfen.

Zu 4. Die im Raum auftretenden Interferenzen (gegenseitiges Verstärken bezw. Aufheben zweier mit gleichen bezw. entgegengesetzten Schwingungsphasen zusammentreffender Tonwellen gleicher Länge; Schwebungen; Kombinations-Töne usw.) zu beherrschen, sind wir außer stande. Ebenso verlockend es dem Theoretiker erscheint, seine Untersuchungen auch auf dieses Teilgebiet der Wissenschaft auszudehnen, ebenso wenig kann der Architekt mit deren bisherigen Ergebnissen in der Praxis etwas anfangen. In dieser Beziehung scheint er allerdings den Zufallsmächten unterworfen zu bleiben. Glücklicherweise dürfen aber auch die schädigenden Folgen der Interferenzen gegenüber den anderen akustischen Erscheinungen auf geringste Bedeutung eingeschätzt werden, schon weil wir zwei Ohren haben, für welche diese Folgen nie die gleichen sein können.

Die hier zusammengefaßten eigenen Erfahrungen belegen im ganzen das, was ich schon in meinen Abhandlungen über den akustischen Musiksaal in das Rezept einschließen zu dürfen glaubte:

„Räume den direkten Schallwellen alle Hindernisse möglichst aus dem Wege, zerstreue die primären Reflexe von 10 bis 30 m Umweglängen bis zur Zerstörung bei 20 m, beschränke die Resonanzen auf diejenigen der Sängerkehlen, Instrumente und Podien, und vertraue endlich in bezug auf die Interferenzen — einem günstigen Geschick!"

Nur in einer Richtung möchte ich heute diesen Ratschlägen eine noch verschärfte Betonung geben. Sie betrifft die Frage der Unentbehrlichkeit der Schallverstärkungen durch indirekte Wellen wegen der Stärkeverminderung der direkten Wellen infolge ihrer Wegeverlängerung. Diese Verminderung unterwirft man ja bekanntlich auch dem Gesetz von dem Quadrate der Entfernung, wonach die Schallstärken allerdings rasch bis zu verschwindenden Maßen herabsinken müssen. Diese Theorie in allen Ehren; ich komme ihr gegenüber nur über die Frage nicht hinweg, ob man berechtigt ist, hier den Begriff der Stärkeverminderung kurzer Hand zu identifizieren mit dem der Wirkungsverminderung, mit anderen Worten, ob die Skala unseres Empfindens von den Schallstärken die gleiche und konstante Einteilung hat, wie des Stärkemaßstabes der Schallwellen. Und diese Frage möchte ich nicht ohne weiteres bejahen; ich neige vielmehr zu der Ansicht, daß die Aufnahmefähigkeit und das Unterscheidungsvermögen unserer Gehör-Nerven mit der Stärkeverminderung des Schalles erheblich wachsen. Wie sehr wir imstande sind, die Empfänglichkeit unserer Ohren auf kleinste Geräusche nicht nur einzustellen, sondern auch an solche zu gewöhnen, das erkennt man gerade so recht bei Schallmessungen mit dem Fallstab-Apparat, in welchem ein geringst be-

lastetes Schraubköpfchen aus meßbaren Höhen auf ein Holzplättchen herabfällt. Selbst beim Niederschrauben dieser Fallhöhen auf 2—3 mm kann man den damit im leeren Saale bewirkten minimalen Schall u. U. noch in Entfernungen bis 30 und 40 m nicht nur vernehmen, sondern auch richtig deuten. Ja, ich habe die Versuche einstellen müssen, weil es bei noch weiterer Verringerung der Fallhöhen zu schwer wurde, die Reizschwelle, d. h. die Grenze der Unhörbarkeit mit der nötigen Schärfe zu bestimmen.

Auch die bisher üblichen Annahmen über die Wirkungsweite des Schalles der Rede zeugen von der verbreiteten Unterschätzung der erwähnten Fähigkeiten unseres Gehörs. Früher wurde gelehrt, daß ein rednerischer Vortrag von durchschnittlicher Stimmstärke im Raume innerhalb der Entfernung von nur 28 m verständlich bleibe. Wollten damit schon die Berichte über die günstige Akustik der antiken Amphitheater von viel größeren Weiten so gar nicht zusammengehen, so dienen z. B. das Oberammergauer Haus, viele provisorisch erbaute Sängerhallen usw. und aus neuester Zeit Thiersch's Frankfurter Festhalle von 105×60 m Grundfläche*) zum Beleg, daß es dem Architekten möglich ist, in Hörräumen die Rede bis auf fast doppelte Entfernungen von rund 50 m zur Verständlichkeit zu bringen. Die verhängnisvollste Folge dieser geläufigen Unterschätzung der direkten Wellenwirkungen war der Schluß, daß akustische Uebelstände allemal nur die Folge der zu großen Abschwächung der Schallstärken infolge der Wege-Verlängerung der Wellen seien, und daß man deshalb beim Bau von zum Hören bestimmten Räumen nichts Besseres tun könne, als alles zu verwenden und zu verwerten, was Schallverstärkungen herbeiführe. Meine Erfahrungen gehen ganz nach der entgegengesetzten Richtung. Noch nie habe ich bei meinen Untersuchungen solcher Uebelstände ein „Zuwenig" an Schall und Klang feststellen können; ausnahmslos ergaben sie vielmehr ein „Zuviel". Und wo ich dann planmäßige Abdämpfungen der indirekten Wirkungen — besonders in den vorderen Saalteilen — vornehmen konnte, die in allen Fällen mehr oder weniger Erfolg hatten, bin ich selbst mit ihrer allerweitesten Ausdehnung, wie z. B. mit Stoffbespannungen der Wände und Aushängung von Velarien in größten Breiten bis zu 20 m nicht den Grenzen nahe gekommen, bei welchen eine allzu große Minderung in der Vernehmbarkeit der Schallstärken auf irgend welchen Saalplätzen festzustellen gewesen wäre. In akustisch wenig gelungenen Musiksälen waren damit die Orchesterklänge, besonders die des Bleches und der Schlaginstrumente, von ihren vorher so harten rohen Schärfen zu befreien und für die Gesamtwirkung intimste Reize zu gewinnen, ohne daß die Vernehmbarkeit, z. B. der zartesten Geigenstriche selbst in den entferntesten Saalecken etwa zu sehr geschwächt, oder die Eigenart der Klangfarben zu sehr abgestumpft worden wäre. Zugleich aber machte sich die Minderung des schädlichen, vorher besonders in der Saalmitte bis zu Echos gesteigerten Nachhalles in weit größerer Klarheit der Ton- und Harmoniefolgen, sowie besonders auch in erheblich verbesserter Verständlichkeit der Rede auf das Vorteilhafteste geltend.

Und daraus ergibt sich für mich die Veranlassung, die frühere Mahnung zur Vorsicht bei der Verwendung von Resonanz- und Reflexwirkungen jetzt zu einer entschiedenen Warnung vor ihrer künstlichen Herbeiführung überhaupt zu erweitern. Wir dürfen eben nie vergessen, daß die direkte Luftwelle auch im begrenzten Raum die nie fehlende erste und natürlichste Verbreiterin allen Schalles ist, und daß zugleich kein Medium so gleichmäßige Schwingungsbedingungen in sich trägt, wie die Luft, während jede Zuhilfenahme anderer Medien oder überhaupt indirekter Wirkungen Komplikationen herbeiführt, die nur zum Teil kontrollierbar sind. Je einfacher, geradliniger und freiräumiger der Architekt eines Hörraumes seinen Grundriß und Aufbau gestaltet, und je mehr er darin die Resonanzen und Reflexe in der angegebenen Weise reguliert, desto weniger wird die Akustik des Raumes jenen Komplikationen erliegen.

Bei dem Zweck dieser Abhandlung, die nur Erfahrungen zu den grundlegenden und für den Architekten wichtigsten Fragen der Raum-Akustik mitteilen sollte, mußte auf die Berührung zahlreicher, an sich hochinteressanter Sonderfragen physikalischer, musikharmonischer oder technischer Natur verzichtet werden. Dagegen gehört in ihren Rahmen noch die schließliche Erwähnung eines der bedenklichsten Irrtümer, der mit magischer Gewalt einige Techniker gefangen hält und zur Aufstellung eines von den obigen Grundlagen weit abliegenden Systemes geführt hat, das ist die Verwechselung des Hörraumes mit einem Musikinstrument. Das mit vielem Eifer und großem Aufgebot an physik- und musikwissenschaftlichen Kenntnissen verfochtene System wurde aus den Theorien der physikalischen Harmonielehre, nämlich aus den Verhältnissen der Schwingungszahlen harmonischer Ton-Intervalle abgeleitet, die nach ihm auf die Abmessungs-Verhältnisse des Hörraumes, ja aller seiner Teile, wie Pilaster-, Säulen-Masten und Abstände, Gebälkhöhen usw. bis in die kleinsten Glieder — und zwar bei recht willkürlich erscheinender Verteilung im Einzelnen — übertragen werden sollen.

Die Fragen nach dem Urgrunde unseres — übrigens nicht unwandelbaren, sondern z. B. seit den Griechen bis Richard Strauß doch schon beträchtlich veränderten — harmonischen Empfindens, und ob es wirklich in dem Umstande ausreichende Erklärung findet, daß die Schwingungszahlen einiger Konsonanzen, wie die ersten Intervalle der harmonischen Oberreihe, zufällig die einfachen arithmetischen Verhältnisse 1 : 2 : 3 : 4 usf. aufweisen, sind noch umstritten; und ebensowenig ist es schon entschieden, ob und wie weit die Kunst des Instrumentenbaues daraus einen Maßstab für die Abmessungen in Musikinstrumenten bilden soll. In der Praxis des Saalbaues aber hat der Architekt nicht immer und kaum jemals allein mit Musik zu tun, noch ein Musikinstrument zu konstruieren, vielmehr gerade die Unterschiede zwischen diesem und seinem Baugegenstand sich klar zu machen. Und unter ihnen ist der hier wichtigste folgender:

Als Hörer der Klänge eines Musikinstrumentes nehmen wir nicht in diesem, sondern außerhalb aller seiner mittönenden Teile Platz, und zwar derart, daß die Differenzen in den Abständen dieser Teile von unseren Ohren nahezu gleich Null werden; während wir im Saal von dessen Wandungen umgeben sind und die Schallwellen nicht nur aus den verschiedensten Richtungen, sondern auch auf Wegen empfangen, deren Längen sich bis zu hohen Maßen unterscheiden. Und zwar werden auf den längeren Wegen nicht nur die Reflexe aufgehalten, die nach dem System angeblich (in Wirklichkeit nie) wegfallen, sondern auch die seine einzige Stütze bildenden Resonanzen. Diese Verzögerungen sind, wie oben dargelegt wurde, für die Akustik des Raumes von so überaus schwerwiegenden tatsächlichen Folgen, daß ihnen gegenüber jene Theorien — ganz abgesehen von ihrer Stichhaltigkeit an sich — in der Praxis jedenfalls zu verschwindender Bedeutung herabsinken. Jene Weg-Unterschiede bestimmen sich aber aus den absoluten, nicht aus den relativen Maßverhältnissen des Raumes; die Vorstellung, daß es auch in der Raum-Akustik für das Verhältnis: Länge : Breite : Höhe des Raumes, wie seiner Unterteilungen, eine Art goldenen Schnittes geben müsse, wird daher immer ein — übrigens nicht einmal schöner, weil die Reichhaltigkeit der Saalformen bedrohender — Traum bleiben.

Noch wurde immer nicht der Saal gebaut, der als Zeuge der Unfehlbarkeit derartiger arithmetischer Zauberformeln anerkannt werden könnte; während wir anderseits nicht weit zu gehen brauchen, um in Säle zu kommen, die in unvergleichlicher akustischer Vollendung von der Natur aufgebaut werden, ohne daß sie dabei irgend welche Maßschablone zur Hand nähme. Vogel- und Menschensang, Ansprachen, Hornquartette, polyphone Musik, wo erklingen sie herrlicher, deutlicher, reiner, in unverfälschteren Harmonien, als — im Walde? Und was finden wir da vor? Seine Baumstämme, Zweige und Blätter, sein von Graswuchs und Laub bedeckter Untergrund sind das Gegenteil von elastischen, dünnen und hochgespannten, also resonanzstarken Körpern; und zugleich zerstreuen sie zwischen ihren tausendfältig geformten und gerichteten rauhen Borken- und weichen, reliefierten Blatt- und Bodenflächen alle Reflexe. Seine Lichtungen erfüllen also — welche Maße sie auch haben — alle Ansprüche des oben für den Bau von Hörsälen empfohlenen Rezeptes; es wäre aber doch ein recht sinnloses Bemühen, hier, sei es in der Stellung der Bäume, in dem Wuchse der Zweige, in den Größen und Abständen der Blätter, nach den Verhältnissen eurhythmischer, oder der Schwingungszahlen von Oktaven, Quinten, Quarten, großen und kleinen Terzen usw., oder überhaupt irgend eines „akustischen Maßstabes" suchen zu wollen. —

*) Die noch nicht fertige Halle zeigte bei ihrer vorläufigen Benutzung im Sommer 1908 sehr günstige akustische Wirkungen, die ich gerade auf die gewaltigen Weiten und den einstweiligen Ersatz der Glasdecke durch Segeltuch zurückführe, wobei die indirekten Schallwellen überhaupt kraftlos gemacht wurden.

Inhalt: Eisen-Konstruktionen im neuen Stadttheater in Kiel. (Fortsetzung.) — Der Städtebau in der Kunstgeschichte. — Aus der Praxis der Raum-Akustik (Schluß). —

Hierzu eine Bildbeilage: Der Städtebau in der Kunstgeschichte.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

ASTEIGERHOF BEI KRAIBURG AM INN. * ARCHITEKTEN: GEBR. RANK IN MÜNCHEN. * ANSICHT DES WOHNHAUSES UND DES STALLES FÜR HERRSCHAFTS-PFERDE. *

DEUTSCHE BAUZEITUNG XLIII. JAHRGANG 1909 * * * NO. 17. * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. №17. BERLIN, DEN 27. FEBR. 09.

Der Gasteiger-Hof bei Kraiburg am Inn.

Architekten: Gebr. Rank in München. Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildgn. S. 111.

Die Gegend, in welcher der Gasteiger Hof liegt, ist besonders gegen Norden und Osten ein Bauernland mit reichen Ackerflächen und üppigen Fluren in welligem Gelände, das der Inn in mächtiger Breite durchzieht. Hier fanden die deutschen Ansiedler der Frühzeit bereits so angenehme Lebensbedingungen vor, daß sie ihren Höfen von Anfang an eine stattliche Erscheinung geben konnten, die später keiner bessernden Hand bedurfte. Der Geviertbau des altdeutschen Hofes erwies sich für den landwirtschaftlichen Betrieb dieses Landes als der geeignetste, und seine durch Jahrhunderte erprobte Anordnung konnte sich in unveränderter Form bis auf den heutigen Tag erhalten. Noch heute gruppiert man Wohnhaus mit Pferdestall, Stadel mit Tenne, Viehstall, Schuppen mit Kornboden zu einem allseitig geschlossenen Viereck. In dieser Form sollte auch der Gutshof des Baron Dr. von Malsen nach dem Vorbild des alten „Gasteigerhofes“ erstehen, der 100 m vom jetzigen Hof entfernt lag und kürzlich abgetragen wurde.

Die Austeilung der Gebäude ergab nach den Bedürfnissen des Gutshofes folgende Grundriß Anordnung: in der Vorderfront gegen Westen das Wohngebäude, ihm gegenüber Eiskeller, Holzremise und offene Remise, links vom Hauptbau Herrschafts-Pferdestall, Burschenzimmer, Sattelkammer und Wagen-Remise, und rechts vom Hauptbau Waschküche, Arbeits-Pferdestall mit Geschirr-Kammer, dann Kuhstall, Schweinestall, Hühnerstall und Dungstätte. Der Hof hat drei Einfahrtstore und stattliche Ausmaße.

Der Wohnhausbau ist einstöckig (im Volksmund „eingädig“), gemauert, im Erdgeschoß mit grauem Rieselwurf verputzt und im Obergeschoß weiß getüncht. Beide Geschosse hebt ein schmaler plastischer Bandfries gegen einander ab. Das Eckzimmer ist zu einem Eckerker erweitert, den ein grün gestrichenes Schindeldach deckt. Zur farbigen Wirkung tragen auch der dunkelgraue Haussockel, die grünen Obst-Spaliere an den Wänden und die grünen, mit weißen Einschubleisten durchzogenen Fensterläden bei. Die Fenster des Erdgeschosses sind weiß gefaßt und darüber im Rieselwurf mit vertieften Ornamenten verziert. Die Ornamentierung wurde nach landesüblichem Brauch dadurch erzielt, daß man im Bewurf den glatten Grund mittels Blechschablonen in Zierform aussparte; Ornament und Fenster-Umrahmung erhielten am Rand eine schwarze schmale Linie als Einfassung. — Auf dem Oberstock liegt ein hölzerner Fachwerkbau, dessen Giebeldreiecke nach den beiden Schmalseiten des Hauses gerichtet sind und durch ihr schönes, teils vor, teils hinter dem Gebälk verschaltes Bundwerk eine reizvolle Bekrönung abgeben. Holz-Konstruktion und Verschalung sind in der Hauptsache in Naturfarbe belassen worden. Fichtenholz nimmt ja rasch einen feinen silbergrauen Ton an, wie ihn kein Maler schöner zu mischen vermag. Das Dach ladet über 2 m aus und ist im Stil des Gebirgs-Satteldaches gehalten, doch etwas höher gestellt. Kräftige profilierte Pfettenköpfe ragen als wuchtige Konsolen unter der Giebeldachung hervor. Sie tragen als Schutz und Schmuck ausgesägte und bemalte Stirnbretter. Die Eindeckung besteht statt der Schindeln aus grauem Rippenblech, da die Lage des Gebäudes, nahe am Steilhang des Inn, ein besonders sturmsicheres Dach erheischte.

Bei der Einteilung des Wohnhauses konnte ebenfalls manch' heimische Bausitte aufgefrischt werden. Die Haustüre geht nach dem Muster des altdeutschen Geviertbaues in den Hof. Man betritt über ein paar Stufen einen kleinen Flur (Vorplatz, hier „Fletz“ genannt), der die Stiege zum Oberstock aufnimmt und zur Gärtnerwohnung und in die große Gesindestube führt. Letztere hat zur Vergrößerung einen dreifenstrigen, mit Mauerwerk eingedeckten Erker in Segmentform erhalten. Durch den Erker wird die Hoffassade architektonisch belebt und die hinter ihm liegende Stube als wichtiger Hauptraum gekennzeichnet. Von der Gesindestube gelangt man in die Küche und aus derselben in den Keller und die sogenannte „Kuchelkammer“, die bei den niederbayerischen Bauern gewöhnlich den Kindern eingeräumt ist. Das Obergeschoß enthält über dem Fletz einen zweiten Vorplatz, den „Soler“, und die Wohnung des Verwalters. Ihre Räume führen zum Teil noch alte Bezeichnungen; so heißt des Hausherrn Schlafstube „Großkammer“ und die Stube über der Erdgeschoß-Küche „Kaminkammer“.

Der Hofseite des Wohnhauses ist neben dem Erker ein charakteristisches Bauglied, die „Grād“, vorgelegt, ein erhöhter gepflasterter Gang, der über Steinstufen betretbar und mit einer Bruchsteinmauer eingefriedet ist. Von hier zieht eine malerische Holzstiege in den Oberstock bezw. in die Galerie des rechten Gehöftflügels, der sich rechtwinklig an den Hauptbau ansetzt und den Hof gegen die Wetterseite abschließt und schützt.

Dieser Flügel und sein Gegenüber sind Halbbauten, die Erdgeschosse und die über den Ställen liegen-

den bewohnbaren Obergeschosse gemauert, alles übrige im gleichen Fachwerkbau gezimmert, wie die Giebel des Wohnhauses. In den Stallbauten konnten verschiedene technische Neuerungen Platz greifen, z. B. die selbsttätigen Wasser-Ventilatoren, durch Turbinen getrieben, und Kleine'sche Hohldecken.

Die Fachwerk-Obergeschosse dienen sämtlich als Futtereinlagen und Getreideböden; ihre lebendige Holzkonstruktion gibt ein feines Gegensatz-Motiv ab zu den Zierlinien der freundlichen Türen, die rings in den Hof münden und von denen jede ein anderes Einlegemuster zeigt, durch weiße und grüne Bemalung gehoben. Wo der Oberstock gemauert ist, zieht sich an ihm eine Holz-Galerie („Schrot" genannt), mit unten verschalter, oben mit Säulchen bestandener Brüstung der Wand entlang hin, und leitet mit reich profilierten Tragsäulen in das Gebälk des Falzziegel-Daches über, das als Satteldach ungegliedert über dem ganzen Zug jedes Flügels liegt. Auch die Dachgiebel dieser beiden Wirtschaftsgebäude bestehen aus dem mehrfach erwähnten schmucken Holzfachwerk, das sich logisch an den Außenfassaden der Obergeschosse überall da wiederholt, wo unbewohnbare, nur zur Lagerung dienende Räume dahinter liegen, während die Wände der bewohnbaren Gelasse auch nach den Geländeseiten zu gemauert sind. Durch diesen Wechsel in Mauer- und Holzwerk wird der Zweck der einzelnen Räume auch nach außen hin klar zum Ausdruck gebracht. Das gilt auch von den Erdgeschoßräumen, die man an Fensteranordnung, Türgröße und Beiwerk schon äußerlich auf ihre Bestimmung hin erkennen kann. Da die beiden Langflügel nahezu die gleiche Anordnung in Steinbau, Holzbau, Galerie und Dachung aufweisen, so ist eine einheitliche Wirkung der gesamten Hofanlage erzielt worden.

Bemerkenswert wären noch die Einfahrtstore, deren schlichte Schönheit einladet, in diese anheimelnde Schöpfung der Architekten einzutreten. — mr.

Vereine.

Archäologische Gesellschaft zu Berlin. Die Sitzung am 3. Novemb. 1908 bot für den Architekten viel Interessantes. Zuerst ehrte der Vorsitzende, Dr. Kekulé von Stradonitz, in warmen Worten das Andenken Friedr. Adler's, der 53 Jahre Mitglied der Gesellschaft war, in Olympia in Gemeinschaft mit Curtius für die archäologische Forschung gearbeitet und seine Studien in den Winckelmann-Programmen und in Vorträgen den Mitgliedern über das Pantheon, die Stoa des Attalus und das Mausoleum mitgeteilt hatte. Darauf hielt Hr. Andrae mit Zustimmung des Vorstandes der Deutschen Orient-Gesellschaft einen Lichtbildervortrag über die Ergebnisse seiner letzten Grabungen in Assur, dem heutigen Kalat-Schirgât. Entgegen der Ansicht, daß die Deutschen dort zu spät kämen, nachdem Franzosen und Engländer bereits das Beste gefunden hätten, bezeichnete er die Arbeiten der letzteren als den Einband eines Werkes, das seinen Inhalt erst durch unsere Arbeiten erhielt. Der Boden liefert dort vierfachen Ertrag nach den Schichten, die über einander liegen. Die früheren Ergebnisse hat schon Semper in seinem „Stil" zusammengefaßt. Man kannte die Paläste aus der neu-assyrischen Zeit, den von Sargon aus dem 8 Jahrhundert, Bruchteile in Nimrud und in Ninive, den Palast Sanheribs aus dem 8. Jahrh. zum Teil. Dann waren die aufgedeckten Bauteile ohne Schutz gelassen; jetzt erst wird systematisch vorgegangen. Man fand Bauten Assurnasirpals aus dem 9. und ganze Zimmerreihen aus dem 14. Jahrh. unter Salmanassars Regierung. Die Nachrichten auf Bauinschriften gehen bis 2200 v. Chr. zurück. Die Paläste liegen stets hoch und bei Neubauten grub man zur Fundamentierung immer wieder bis auf den gewachsenen Felsen. Es ergaben sich die Abmessungen von 140 zu 220 zu 20 m. Besser erhalten sind die Tempel, die man früher für Harems hielt, so in Khorsabad. In Assur sind 3 Tempel von Tiglath-Pilesar im Grundriß festgestellt. Das Hauptheiligtum ist die Cella mit tiefer Nische und Postament für das Götterbild, neben dem Adyton schmalere Räume. Man könnte an griechische Tempelformen denken, nur sind die Vorräume zu breit. Aehnlicher sind sie ägyptischen und babylonischen Tempeln, auch der salomonische Tempelbau wird hier weitere Aufschlüsse finden. Vor der Cella liegt der Hof mit 2 Säulenreihen, der mitten in sich einen Garten enthielt. Es sind große Kalksteinblöcke verwendet. Von Sanherib aus dem Anfang des 7. Jahrh. stammt ein kleinerer Tempel mit 2 Räumen, der seinen Eingang auf der breiten Seite hat. Seitlich liegt die Kapelle wieder mit dem Postament auf 3 Stufen. Der Grundriß ist babylonisch; man sieht den Einfluß der Eroberer. Die Befestigungswerke sind ziemlich auf dem ganzen Umfang untersucht und unter Salamanasser II. Mitte des 9. Jahrh. gebaut. Jede der Doppelmauern hat 7 m Dicke. 6 Tore sind gefunden, deren Räume jetzt verständlich werden. Eine Treppe führte zum Dach, durch 3 Verschlüsse gesichert. Wir sehen Wehrgang und Schießscharten. Der 20 m breite und ebenso tiefe Festungsgraben ist aus dem Felsen herausgearbeitet. Statt der Brücken ist ein Zugang im Gestein stehen gelassen. Ausfallspforten sind aus Lehmziegeln gewölbt. Abbildungen von solchen Befestigungen bieten uns zur Ergänzung der hier gewonnenen Kenntnis bildliche Darstellungen auf Alabasterplatten, die in der bekannten merkwürdigen Perspektive mit großer Treue wiedergegeben sind. Räume mit Nischen und Ausgüssen waren wohl Bäder für die Besatzung. Die Privathäuser sind meist aus den Jahren 1000—600, wenige aus älterer Zeit bis zum 2. Jahrtausend. Zu ihrer groben Datierung dient ihr Fundort, bei dessen Untersuchung Ziegel für Ziegel treppenförmig entfernt wird; zur feineren helfen die Inschriften und Steinmetzzeichen. Dazu kommen Gräber und Einzelfunde, die ungeordnet durcheinander in Museen untergebracht sind. Jetzt werden die Typen zeitlich gruppierbar. Die Toten blieben in den Häusern, meist auf der linken Seite liegend; oft waren sie mit Töpfen bedeckt. Die Grüfte sind mit Ziegeln gewölbt und mit Steinen geschlossen. In ihnen finden sich Keramiken, emailliert und unemailliert, auch bemalt. Terrakotten, besonders Köpfe, Waffen und Schmuck sind beigegeben. Bronze herrscht vor, aber Eisenklingen kommen schon ums Jahr 1000 vor. Blei diente als Zahlungsmittel, Gold und Silber dienten zum Schmuck. Steinwaffen sind selten. In der Partherperiode sehen wir hier eine interessante Verquickung von ost- und westasiatischen Formen. — Nnl.

Vermischtes.

Versammlungen des „Vereins Deutscher Fabriken feuerfester Produkte" in Berlin. Der genannte Verein hält am 2. März d. Js. im Architektenhause zu Berlin eine Versammlung seines wirtschaftlichen Ausschusses ab. Auf der Tagesordnung stehen als für unsere Leser von Interesse Berichte über die „II. Ton-, Zement- und Kalkindustrie-Ausstellung" in Berlin 1910, sowie über die Weltausstellung in Brüssel 1010. — Am 3. März folgt an derselben Stelle die 29. ord. Hauptversammlung des Vereins. Neben den genannten Gegenständen werden auf dieser Versammlung im technischen Teil der Verhandlungen u. a. noch behandelt: „Ueber Bindeton" (Dr. Störmer), „Veränderung der Tone bei hohen Temperaturen" (Dr. Zöllner) usw. —

Die Laeisz-Musikhalle in Hamburg. Wir werden gebeten, zu unserem Aufsatz in No. 13 nachzutragen, daß die Heizungs-, Lüftungs und Beleuchtungs-Anlagen des Gebäudes nach den Entwürfen und unter der Leitung der Ingenieure Hennicke & Goos in Hamburg ausgeführt wurden. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Ausgestaltung des Platzes vor dem Rathause in Steglitz wird vom Gemeinde-Vorsteher für die in Groß-Berlin ansässigen Architekten, Bildhauer und Gartenkünstler zum 1. Mai d. J. erlassen. Es gelangen 3 Preise von 1000, 600 und 400 M. zur Verteilung. In dem aus 7 Mitgliedern bestehenden Preisgericht befinden sich nur 3 Sachverständige: die Hrn. Gem.-Brt. Blunck und Garten-Insp. Zahn in Steglitz, sowie Ob.-Gärtner Potente in Charlottenburg. Die Zuwahl eines weiteren Architekten sowie eines auf dem dekorativen Gebiet erfolgreich tätigen Bildhauers erscheint uns angesichts der Sachlage notwendig, denn die Lösung der Aufgabe dürfte in erster Linie in architektonisch-plastischer Richtung zu suchen sein. Unterlagen gegen 2 M, die zurückerstattet werden, durch das Gemeinde-Bauamt in Steglitz. —

Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für ein Andreas Hofer-Denkmal für Meran ergeht an die in Tirol gebürtigen oder dahin zuständigen Künstler. Für das Denkmal, das in den nach den Entwürfen von Theod. Fischer in München gestalteten Gartenanlagen beim alten Bahnhof-Platz errichtet werden soll, werden etwa 60000 K. zur Verfügung stehen. Der I. Preis besteht in der Ausführung, 3 weitere Preise betragen 1500, 1000 und 500 K. Unter den Preisrichtern die Professoren Defregger und Hahn in München, sowie Helmer in Wien. —

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Bebauung des Stadtteiles „Triller" von Saarbrücken eröffnet der kommiss. Bürgermeister zum 1. Mai 1909 unter Verheißung dreier Preise von 1200, 800 und 500 M. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Geh. Reg.-Rat Dr.-Ing. K. Henrici in Aachen, sowie aus Saarbrücken die Hrn. Landesbauinsp. Quentell, Arch. Kaiser, Arch. Wesz-

kalnys und Stadtbmstr. Knipper. Unterlagen gegen 10 M., die zurückerstattet werden, durch das Stadtbauamt in Saarbrücken. —

Ideen-Wettbewerb städtische Sparkasse und Polizei-Wachtgebäude Altena i. W. Das Gebäude ist auf einer gestreckten, nahezu rechteckigen Baustelle an der Lüdenscheider-Straße mit einem Aufwand von 60000 M zu errichten. Malerische Erscheinung in heimischen Formen erwünscht; Fronten geputzt. Bleistift-Zeichnungen 1:200. Ueber die Ausführung behält sich die Stadt „in jeder Beziehung ihre völlig freie Entschließung vor". —

Der Gasteigerhof bei Kraiburg am Inn. Architekten: Gebr. Rank in München. Ansicht von Wohnhaus, Pferde- und Kuhstall.

Wettbewerb Schloßteich-Brücke Königsberg. Die neue, für schweren Lastenverkehr und für die Aufnahme einer elektrischen Straßenbahn bestimmte Brücke soll eine alte Holzbrücke für Fußgänger ersetzen, die den Schloßteich im Zuge der Schloßteich-Straße und der Weißgerber-Straße an einer 102 m breiten Stelle überspannt. Die rings um den Schloßteich geplanten Promenaden-Anlagen, welchen die Brücke als Abschluß zu dienen hat, sowie das Gesamtbild der Schloßteich-Umgebung mit dem Münz-Platz und dem kgl. Schloß und die südlich des Schloßteiches geplanten städtebaulichen Veränderungen verleihen der Brücke eine Bedeutung, die sie aus der Reihe der gebräuchlichen Straßenbrücken heraushebt. Man will ihr daher nicht allein eine künstlerische Ausgestaltung geben, sondern es wird auch ihre gesamte Anlage in dieser Umgebung eine Hauptrolle spielen. Dabei wird die Höhenlage der neuen Brücke von besonderer Bedeutung sein; es wird ihr Einfluß auf das Landschaftsbild festzustellen und eine Lösung zu suchen sein, „bei welcher der vom Münzplatz gewonnene Ausblick auf die große Wasserflache und die dahinter gelegenen Gärten durch die Höherlegung der Fahrbahn der neuen Brücke möglichst wenig beeinträchtigt wird". Die Brücke soll eine Gesamtbreite von 16 m erhalten, hiervon 10 m auf die Fahrbahn und je 3 m auf die Bürgersteige. Ueber die Wahl des Materiales und die Art der Konstruktion sind keinerlei Vorschriften gemacht. Es erscheint uns jedoch unzweifelhaft, daß die außerordentliche Bedeutung der Lage die hier gegebene Freiheit soweit einengt, daß reine Nutzkonstruktionen und erst recht „verzierte" Nutzkonstruktionen außer Betracht bleiben und das Prinzip vom „ästhetischen Ueberfluß" in gewisser Beziehung Platz zu greifen hat. Eine gewölbte Brücke, sei es Stein oder Eisenbeton mit Werkstein-Verkleidung, dürfte nach unserer Auffassung von der Anpassung eines Brückenbauwerkes an die Umgebung (Schloß, Landschaft) hier das Gegebene sein. Dafür sind die Baukosten von 320000 M. einschließlich der künstlerischen Ausschmückung mit Rücksicht auf den sehr schlechten Baugrund sehr gering, zumal man an die Ausbildung der Brückenköpfe, Anlage von Seitentreppen zu den Uferpromenaden usw. denkt. Es kommen auf das Quadratmeter noch nicht 200 M., was für eine Massivkonstruktion bei dem erst in größerer Tiefe erreichbaren guten Baugrund recht wenig ist. Wir denken dabei nicht einmal an die künstlerische Ausschmückung als Beigabe, die ihren Ersatz in einer schönen Linienführung der Brückenwölbungen finden könnte. Beruhigend wirkt die Versicherung der Unterlagen, daß „ganz besonderer Wert" darauf gelegt werde, „daß die neue Brücke sich nach Form und Farbe gefällig in das schöne Landschaftsbild einfügt". Vielleicht ist auch die genannte Bausumme noch nicht das letzte Wort der Stadt Königsberg, welche die ganze Umgebung mit so freigebigen Mitteln auszustatten gesonnen ist, daß diese Bestrebungen alle Nachahmung verdienen. Ein nach Lage der Dinge nicht leichter, aber in hohem Grade anziehender Wettbewerb. Hinsichtlich der Ausführung hat sich die Stadt Königsberg alle weiteren Schritte vorbehalten. —

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu Fassaden für den Umbau des Gebäudes des Kriegsministeriums in Wien.

Mit dem Neubau des Kriegsministeriums am Stubenring in Wien, der auf Grund seines Erfolges im Wettbewerb nach den Entwürfen des Hrn. Ob.-Brt. Ludwig Baumann in Wien zur Durchführung gelangt, wird das alte Gebäude des genannten Ministeriums auf dem Platze „Am Hof“ einer neuen Bestimmung zugeführt. Die seit längerer Zeit in Wien von weiten Kreisen verfolgten Bestrebungen, das alte Gebäude zur Erhaltung der architektonischen Harmonie des Platzes mit seinem ungemein charakteristischen Alt-Wiener Gepräge bestehen zu lassen, scheitern an der als unumgänglich notwendig dargestellten Verbreiterung der seitlich des alten Kriegsministeriums in den Platz einmündenden stark belebten und geschäftsreichen Bogner-Gasse. So sehr man die voraussichtliche Beeinträchtigung des Platzbildes durch Erweiterung der Einmündung der Bogner-Gasse beklagen kann, so wird man sie doch hinnehmen müssen, wenn wirtschaftliche Lebensinteressen dabei in Frage kommen. Die drohende Beeinträchtigung, die auch durch Neuerrichtung einer unharmonischen Fassade befürchtet werden könnte, tunlichst zu mildern, wurde nunmehr ein Wettbewerb für österreichische Architekten mit dem Ziel beschlossen, für einen Neubau Fassaden zu erlangen, die sich an das bestehende Platzbild und an die benachbarte Kirche harmonisch anschließen. Für den Wettbewerb, der am 15. April abläuft, wurden drei Preise von 1200, 800 und 400 K. ausgesetzt und zu Preisrichtern die Oberbauräte Baumann und Deininger, sowie Hofrat König gewählt. —

Wettbewerb Bebauungsplan Dresden-Plauen. Der Wettbewerb betrifft eine in städtebaukünstlerischer Hinsicht in hohem Grade anziehende Aufgabe. Es handelt sich um die zukünftige Bebauung eines etwa 155 ha großen Geländes südsüdwestlich von Dresden, welches durch bevorzugte Lage sowie durch den Wechsel der Höhenverhältnisse besondere Gelegenheit zu künstlerischer Ausgestaltung der Bebauung darbietet. Das Gelände soll im allgemeinen offen bebaut werden; doch sollen an sehr breiten Straßen und an Plätzen geschlossene Bauweise und das Bauen in Gruppen nicht völlig ausgeschlossen sein. Im übrigen ist für die Anordnungen volle Freiheit gelassen, und man will in dankenswerter Weise dem künstlerischen Element bei den Vorschlägen für die Bebauung einen weitgehenden Einfluß einräumen, denn die Beigabe von Schaubildern für architektonisch herauszuhebende Anlagen und Platzbilder wird als erwünscht bezeichnet. Ausgebaute Straßen sind unverändert zu lassen, dagegen können unausgebaute oder geplante Straßen durch neue Straßenzüge ersetzt werden. Für die näheren Anordnungen ist die Bauordnung der Stadt Dresden maßgebend. Der zu liefernde Entwurf ist im Maßstab 1 : 1000 verlangt. Nicht allein die bevorzugte Lage, sondern auch die in dieser Richtung der Dresdener Stadt-Erweiterung bereits errichteten Neubauten geben den neuen Planungen Maßstab und Gepräge. —

Wettbewerb betr. Regulierungs- und Bebauungsplan der Markt-Gemeinde Spittal. Der Bebauungsplan erstreckt sich rund um die mit starken südlichen Einflüssen durchsetzte Marktgemeinde in Kärnten; am nächsten treten die Bebauungsgrenzen in östlicher Richtung an den Markt heran, am weitesten entfernen sie sich nach Nordwesten. Da die Tiroler Reichsstraße dem durchgehenden Verkehr nicht mehr entspricht, so ist auf eine zweite den Ort durchquerende Verbindung von Ost nach West Bedacht zu nehmen. Im übrigen sind die neu zu schaffenden Ortsteile zu trennen nach Vierteln für Industrie und Gewerbe, Landwirtschaft, Villenbau, für die Arbeiterbevölkerung, und es sind Parkanlagen, ein Viehmarkt mit Schlachthalle usw. vorzusehen. Die Art des Ausschreibens macht den Eindruck, als ob man dabei der sachverständigen Beratung mehr als erwünscht entbehrt hätte. Preisrichter sind nicht genannt. —

Wettbewerb Invalidenheim Miltenheim. Eingelaufen 119 Entwürfe. 4 gleiche Preise von je 1000 M. fielen den Hrn. Franz Würzschmitt in Würzburg, Otto Bieber in München, Jos. Lang in Pasing, sowie Buchegger und Sturzenegger in Augsburg zu. —

Wettbewerb Lutherhaus und Luthersaal der Paulus-Gemeinde in Stuttgart. Einen Preis von je 1000 M. erhielten die Hrn. Prof. P. Schmohl & G. Staehelin in Gemeinschaft mit Friedr. Gabriel, sowie Hr. Fr. Veil. Ein Preis von 500 M. wurde den Hrn. Klatte & Weigle zugesprochen. Zum Ankauf wurde ein Entwurf der Hrn. Georg Martz und Ernst Wagner, sämtlich in Stuttgart bezw. Degerloch, empfohlen. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für Fresko-Gemälde der Fassaden der Gebäude des Handelsvorstandes Nürnberg liefen 26 Arbeiten ein. Den I. Preis von 600 M. erhielt Hr. Georg Kellner in Nürnberg; zwei II. Preise von je 300 M. fielen an die Hrn. Ferd. Götz in München und Prof. Herm. Gradl in Nürnberg. Ein Entwurf des Hrn. Prof. Otto Lohr in Nürnberg wurde angekauft. —

Wettbewerb katholische Kirche Queuleu-Metz. Es liefen 47 Arbeiten ein. I. Preis von 2000 M.: Hr. Jos. Müller in Straßburg i. E.; je ein II. Preis von 750 M.: den Hrn. Vetterlein und Priedat in Metz, sowie E. Zimmerle in Straßburg. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau der Magdalenen-Kirche in Straßburg i. E., auf die in Elsaß-Lothringen ansässigen Architekten beschränkt, wurde der I. Preis nicht verteilt. 2 Preise von je 2000 M. gewann Hr. Jos. Müller in Straßburg; einen Preis von 1000 M. errangen die Hrn. Jos. Müller und E. Zimmerle in Straßburg. 2 Preise von je 500 M. fielen an die Hrn. Oberthür, sowie Backes & Zache (Mitarb. Matter) in Straßburg. Ein Entwurf des Hrn. E. Zimmerle wurde für 500 M. angekauft. —

Von einem Wettbewerb um Entwürfe nebst bindenden Angeboten für zwei feste Straßenbrücken über die Enz in Pforzheim, ausgeschrieben von der Stadtgemeinde, erhalten wir erst jetzt Kenntnis, sodaß eine Warnung gegen die Beteiligung zu spät kommt, da die Frist dieses öffentlichen Wettbewerbes (wo ausgeschrieben? bei uns nicht!) bereits am 1. März d. Js. abläuft. Er gehört zu den leider häufigen Fällen, in denen sich der Ausschreiber bei einer Aufgabe, die gewisse Schwierigkeiten bietet, kostenlos die besten Entwürfe zur Auswahl vorlegen läßt. Preise sind nicht ausgesetzt, nur soll dem Verfasser des „zur Ausführung ausgewählten“ Entwurfes auf Grund besonderen Vertrages die Ausführung übertragen werden. Die Verpflichtung, einen Entwurf zur Ausführung auszuwählen, fehlt aber. Preisrichter sind bisher nicht ernannt, sodaß eine Gewähr für unabhängige und fachgemäße Prüfung nicht gegeben ist. Trotzdem zweifeln wir nicht daran, daß zahlreiche Entwürfe eingehen werden, denn es sind gegen 50 Unterlagen abgehoben. Damit rechnet die Stadtgemeinde auch offenbar, denn es sind der ausschreibenden Stelle die Verstöße gegen die Wettbewerbs-Grundsätze nicht unbekannt geblieben. Solange aber die Nächstbeteiligten sich nicht selbst helfen, solange wird der Grundsatz, daß jede Arbeit ihres Lohnes wert ist, nach wie vor immer wieder durchbrochen werden. Vor einigen Jahren bildete sich eine Vereinigung der größeren Brückenbaufirmen, die sich die Verfolgung dieses Grundsatzes zur Pflicht gemacht hatte. Hat sie auch dieses Mal ihre Stimme erhoben? Unseres Erachtens hätte die Stadtgemeinde als Mindestpflicht noch die zu erfüllen gehabt, ein sachverständiges und unabhängiges Preisgericht noch vor dem Einreichungs-Termin bekannt zu geben. —

Mißstände bei Wettbewerben. Wiederholte Zuschriften der letzten Zeit an uns beschäftigen sich mit einem Mißstand bei Wettbewerben, der eine Zeitlang abgestellt schien, sich aber wieder in zahlreicheren Fällen bemerkbar macht. Er betrifft die übermäßigen Forderungen für die Unterlagen, die deren wirklichen Wert oft um ein Mehrfaches übersteigen. Gewiß ist in den meisten Fällen zugleich gesagt, daß die Unkosten bei der Einsendung eines Entwurfes zurückerstattet werden. Aber die Zahl der Einsendungen pflegt meistens nur einen Bruchteil der Zahl der versendeten Programme auszumachen. Sei es, daß eine Aufgabe dem Bewerber nach näherer Kenntnisnahme „nicht liegt“, sei es, daß eine zweckmäßige Lösung von vornherein nicht erhofft wird oder daß im Laufe der Bearbeitung an einer solchen gezweifelt wird, sei es, daß die Zeit zur Vollendung fehlt oder seien es andere Gründe: in allen diesen Fällen erleidet ein Bewerber zu dem Zeitverlust, den er bereits an eine Aufgabe wendete, auch noch einen materiellen Verlust in meist unnötiger Höhe. Die Bestimmung, daß die Unterlagen gegen Rückerstattung des Betrages wieder zurückgesendet werden können, wird immer seltener, die geforderten Beträge dafür werden immer höher. Da ist es denn an der Zeit, auf diesen unzweifelhaften Mißstand hinzuweisen und auf seine Abstellung hinzuwirken. Bei umfangreichen Unterlagen läßt sich sehr wohl für den Bearbeiter die Möglichkeit einführen, sie nach einem gewissen Zeitraum zurückzusenden, falls der Bewerber auf die Bearbeitung verzichtet. Bei Unterlagen von bescheidenem oder bescheidenstem Umfang wird sich das oft nicht lohnen; hier wird es genügen, wenn annähernd die reinen Selbstkosten berechnet werden, wenn man nicht vorzieht, sie völlig frei zu versenden und damit anzuerkennen, daß die Summe der Leistungen der Bewerber in einem Wettbewerb ungleich höher ist, als es die Leistungen der ausschreibenden Stelle zu sein pflegen. —

Inhalt: Der Gasteigerhof bei Kraiburg am Inn. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der Gasteigerhof bei Kraiburg am Inn.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

STADTHAUS IN DARMSTADT UND LANDHAUS IN JUGENHEIM DES HERRN GEH. KOMM.-RAT DR. LOUIS MERCK IN DARMSTADT * ARCH.: CARL DOFLEIN IN BERLIN. * ANSICHT DER DIELE IM STADTHAUS GEGEN DIE WENDELTREPPE. *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 18. * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 18. BERLIN, DEN 3. MAERZ 1909.

Stadthaus in Darmstadt und Landhaus in Jugenheim des Hrn. Geh. Kommerzienrat Dr. Louis Merck in Darmstadt.

Architekt: C. Doflein in Berlin. Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 117.

Für das Stadthaus Louis Merck — Urenkel des durch Goethe bekannten Darmstädter Kriegsrates und Chef der weltbekannten chemischen Fabrik — stand als Bauplatz ein an der Anna-Straße gelegenes Parkgrundstück mit schönen alten Bäumen zur Verfügung, an dessen östlichem höchstgelegenen Ende das Haus mit Vorgarten und Hofraum freistehend angelegt wurde. Glücklicherweise war der alte Park noch mit einer verputzten, mäßig hohen Mauer längs der Straße abgeschlossen, sodaß nur vor der Hausfront selbst der so oft beklagten baupolizeilichen Vorschrift entsprochen werden mußte, einen durchsichtigen Gitterabschluß am Vorgarten anzulegen. Die durch Baumreihen und Gärten verschönerte Anna-Straße sowie die Parkseite des Hauses bestimmten Lage und Folge der Hauptwohnräume. Die Grundrisse geben ein vollständiges Bild des für behaglich-städtisches Leben einer größeren Familie eingerichteten Hauses.

Zwei Hauptgeschosse und ein ausgebautes Kellersowie ein Dachgeschoß bieten außer den Wirtschaftsräumen, Nebengelassen usw. einschl. der Diele im ganzen 27 Wohn- und Schlafzimmer. Das Erdgeschoß enthält die Zimmer des Herrn, der Hausfrau, ein Empfangs- und ein Esszimmer — dieses kann durch Hinzunahme des Blumen-Anbaues erheblich vergrößert werden —, einen großen, zweigeschossigen Dielenraum, sowie die Küche, Anrichte und zwei Speisekammern. Die Küche ist durch Neben- und Vorräume gegen die Wohnung gut abgeschlossen und doch von allen Seiten des Hauses her bequem erreichbar. Neben dem Speise-Zimmer liegt die offene überwölbte Veranda mit einer Freitreppe nach dem anschließenden schattigen Garten.

Der Haupteingang vom Vorgarten her mündet in die Diele; man kann jedoch vorher durch die rechts gelegene Garderobe schreiten, die im Erdgeschoß der Haupttreppe so geschlossen und mit Zwischendecke versehen eingebaut ist, daß sie den Eindruck eines Zimmers macht; von hier aus können Kinder, Besuchsgäste usw. gleich die Treppe nach den Obergeschossen benutzen, ohne die Diele zu betreten, von hier führt auch die herrschaftliche Treppe hinab nach dem Trink- und Billard-Zimmer im Kellergeschoß.

Die Diele ist im Obergeschoß an drei Seiten von einer offenen Galerie — dem oberen Flur — umgeben; an beiden Enden mündet der Flur in die Geschoßtreppen. Durch die in Holz hergestellte durchbrochene Wendelstiege ist eine weitere unmittelbare Verbindung des Dielenraumes mit dem Obergeschoß erreicht.

Durch ein großes, farbig verglastes Maßwerk-Fenster des gewölbten Erkers empfängt die Diele reichliches Licht; an den Schmalseiten des Erkers liegen ein Kamin und ein Schrank, beide zugleich auch die Heizkörper der Zentralheizung bergend. Die Wände der Diele sind mit hoher Täfelung und einzelnen festen Sitzen versehen; von der flachbogigen Holzdecke hängt ein geschmiedeter Bronze-Radleuchter herab, dessen zum Teil buntfarbige Birnen den Raum gelegentlich festlich erleuchten. An den oberen Stirnwänden sind später die Stammbäume der Familie aufgemalt worden.

Die Ausstattung der Erdgeschoß-Zimmer ist gediegen, aber ohne besonderen Reichtum: im Herrenzimmer hoher dunkler Wandsockel, darüber weiß gestrichene Wand und Decke ohne Stuck; im Zimmer der Frau ein getäfelter Erkersitz mit Holzdecke, die Wände mit Stoff bespannt, an den 4 Ecken und der weißen Decke etwas modellierter Stuck. Das Empfangszimmer, auf Wunsch in Empireformen gehalten, hat Seidenstoff-Bespannung, Stuckkehle und angetragenen Dekkenstuck, sowie einen Marmorkamin mit geschmiedetem Bronzeeinsatz für Gasfeuerung. Das Speisezimmer besitzt hohe, etwas geschnitzte Eichenholztäfelung und Holzdecke mit Putzflächen; der kreisförmige Blumenerker am Speisezimmer ist überwölbt.

Das Obergeschoß enthält die Schlafräume der Eltern und Kinder, Ankleidezimmer, Bad usw., sowie Spiel- und Unterrichts-Zimmer — ihrer ersten Bestimmung gemäß — für die Kinder. An dem Flur sind die Türen der Schlafzimmer durch äußere Schiebetüren verdoppelt, weitere besondere Wünsche waren bei dem Schlafraum der Eltern zu erfüllen; er sollte z. B. mit dem Bad — das auch ein W.-Klosett enthält — bequem aber doppelt abgeschlossen verbunden sein, aber auch das Ankleidezimmer des Herrn sollte außer zu dem Schlafzimmer und Bad einen unmittelbaren Zugang für den Diener und Barbier vom Flur aus haben. Durch einen schrankartigen Einbau in der Ecke des Schlafzimmers, der als Durchschlupf dient, ist die Lösung gelungen.

Im Dachgeschoß, zu welchem die Haupt- und die Nebentreppe führen, wurden — zum Teil erst später — sämtliche Räume bewohnbar ausgebaut. Es enthält die Besuchszimmer, ein Fräuleinzimmer, die Kammer der Dienstboten und ein geräumiges Atelier nebst Dunkelkammer, das für photographische und andere Liebhabereien, auch gelegentlich als Werkstatt, gute Dienste leistet und dessen Anlage in keinem größeren Einzelhaus vergessen werden sollte. Der obere Teil des Dachraumes ist als Trockenboden eingerichtet, zu dem eine eigene, abgeschlossene Treppe führt.

Das Kellergeschoß birgt als besonderen Reiz des Hauses ein schön ausgestattetes Billard- und Trink-Zimmer nebst Garderobe, Waschraum und Abort. Das Gewölbe des Billardzimmers ist bemalt, die Wände sind weiß mit Mattensockel, der Boden hat Fliesenbelag. Aehnlich und reicher ausgemalt, mit Täfelung, Bänken, Erkersitzen usw. versehen, ist das Trinkzimmer behandelt. Eine Tür führt zu dem doppelt angelegten Weinkeller, oben für Rotwein, darunter der tiefere und kühlere Keller für Weißwein; auch die Küche ist durch den Flur und Aufzug gut mit dem Billard- und Trink-Zimmer verbunden. Das Zimmer des Dieners liegt so, daß er rasch und bequem nach beiden Geschoßtreppen gelangen kann, und eine Diele im Keller dient für das Hausgesinde als Eßraum usw.

Sonst enthält das Kellergeschoß noch Abort und Baderaum für das Gesinde, die Waschküche, Vorrats- und Flaschenkeller und die Zentralheizung. Letztere — eine Niederdruck-Dampfheizung — ist in den einzelnen Räumen meist durch freistehende Radiatoren wirksam, nur in drei Haupträumen liegen Heizrohre in den Fensternischen.

Die Außenseiten des Hauses zeigen Haustein-Architektur aus weißem schlesischen Sandstein und glatte Putzflächen. Der Sockel ist aus hellem bayerischen Granit. Das Dach wurde mit Cauber Schiefer deutsch gedeckt. Die Fenster haben meist Rolladen-Verschluß erhalten, einzelne sind mit Gitterwerk versehen.

Die Baukosten haben ohne Grundstück und Bauleitung etwa 197000 M. betragen. — (Schluß folgt.)

Vom Wettbewerb um die Luftschiffbauhalle Zeppelin's.

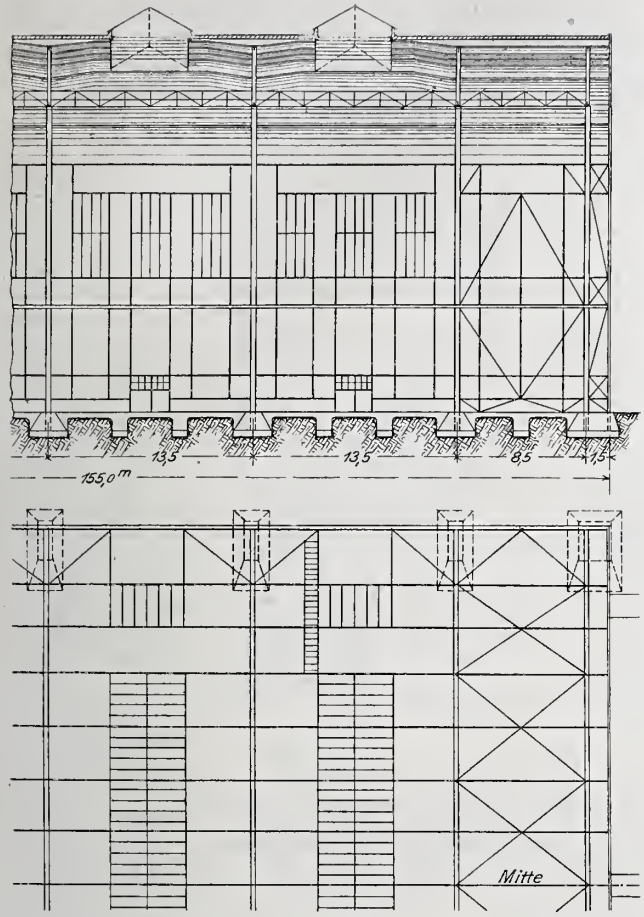
Von Fritz Eiselen. (Schluß aus No. 14.)

Sowohl hinsichtlich des Bindersystems wie des Grundgedankens für die Toranordnung weicht der an dritter Stelle preisgekrönte Entwurf der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Werk Gustavsburg bei Mainz, mit dem Kennwort „Luftschiffhelling“ von den beiden vorherbeschriebenen ab. Er ist dargestellt in den Abbildungen 17—22.

Für die Binder ist hinsichtlich des Materialverbrauches eine Teilung von 13,5 m als vorteilhaft ermittelt. Sie sind als einwandige, weitmaschige Fachwerkbögen ausgebildet, die das Preisgericht als einfach gehalten und schön geformt bezeichnet. Sie schließen sich dem lichten Mindestprofil fast vollkommen an und sind in klarer Weise aus wenigen aneinander gereihten Dreiecken unter möglichster Beibehaltung der gleichen Neigung für die Stäbe des Mittelteiles und diejenigen der Stützen zusammengesetzt. Sie erscheinen äußerlich als eingespannte Rahmen, sind aber tatsächlich als Viergelenkbogen ausgebildet, d. h. nach einem System, das die Firma erstmalig mit 33 bezw. 44 m Stützweite für die beiden neuen Bahnsteighallen in Metz angewendet hat.

Das Prinzip dieses neuen Binders ist in den Abbildungen 21 und 22 dargestellt. Die Fußgelenke a_1 a wirken bei jeder Belastung als Gelenke. Sie sind, um den Vorteil der Einspannung der Binderfüße auszunutzen, zwei Felder hoch über dem Erdboden eingelegt. Die ihnen gegenüber liegenden Stäbe o_1 bleiben stets spannungslos. Die Gelenke sind als Plattengelenke ausgebildet. Die beiden Mittelgelenke b_1 b_2 sind beiderseits des Scheitels in je 17 m Abstand im Obergurt eingefügt. Die ihnen gegenüber liegenden Untergurtstäbe u_5 sind an den Knotenpunkten 4 derart angeschlossen, daß sie nur Druck übertragen können, was durch Langlöcher und Druckanschläge leicht erreicht ist. Bei gleichmäßiger Belastung bleiben die Untergurtstäbe u_5 ohne Spannung, während beide Gelenke b_1 b_2 in Wirksamkeit treten. Die Drucklinie geht dann durch alle 4 Gelenke (Abbildung 21). Bei einseitiger Belastung würde der Stab u_5 auf der schwer belasteten Seite Zug erhalten, der Druckanschlag wird also gelöst, das Gelenk b_1 tritt in Tätigkeit. Auf der leichter belasteten Seite dagegen erhält Stab u_5 Druck, es wird also auch durch den Untergurt Kraft übertragen, während das Gelenk b_2 als solches ausscheidet. Die Drucklinie muß dann durch die 3 Gelenke a_1 b_1 a_2 gehen (Abb. 22), der Binder wird zum Dreigelenkbogen mit unsymmetrisch angeordnetem Scheitelgelenk.

Der Viergelenkbogen besitzt gleich dem Dreigelenkbogen den Vorteil der statischen Bestimmtheit,



Abbildungen 17 und 18. Längsschnitt und Grundriß.

Abbildung 21. Drucklinie bei Eigengewicht.

Schema des Viergelenk-Trägers.

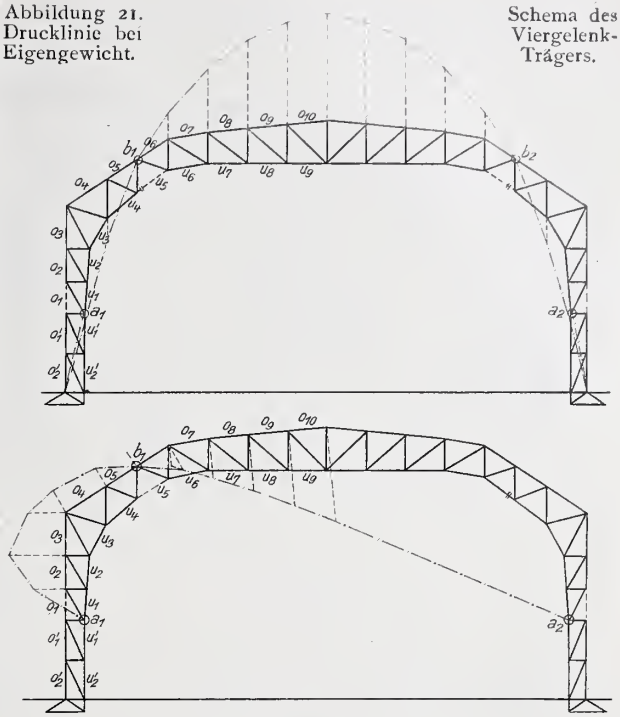
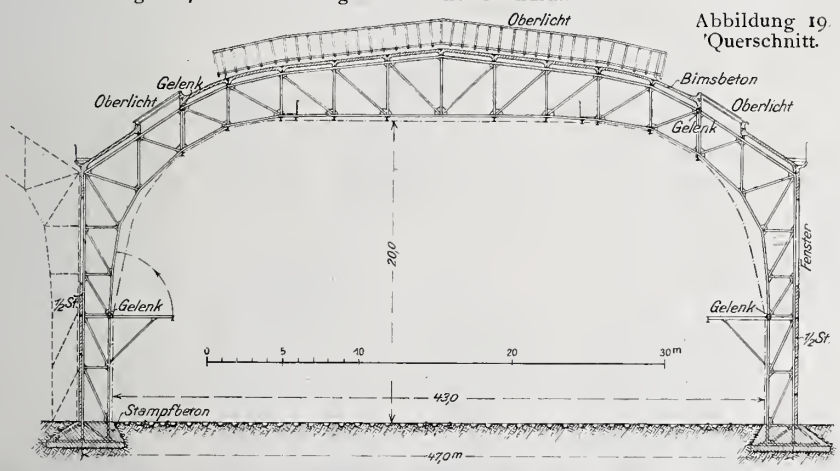


Abbildung 22. Drucklinie für Windlast.

Abbildung 17—22.
Entwurf mit dem Kennwort:
Luftschiffhelling.
III. Preis.
Verf.: Brückenbauanstalt
Gustavsburg bei Mainz.

Abbildung 19. Querschnitt.



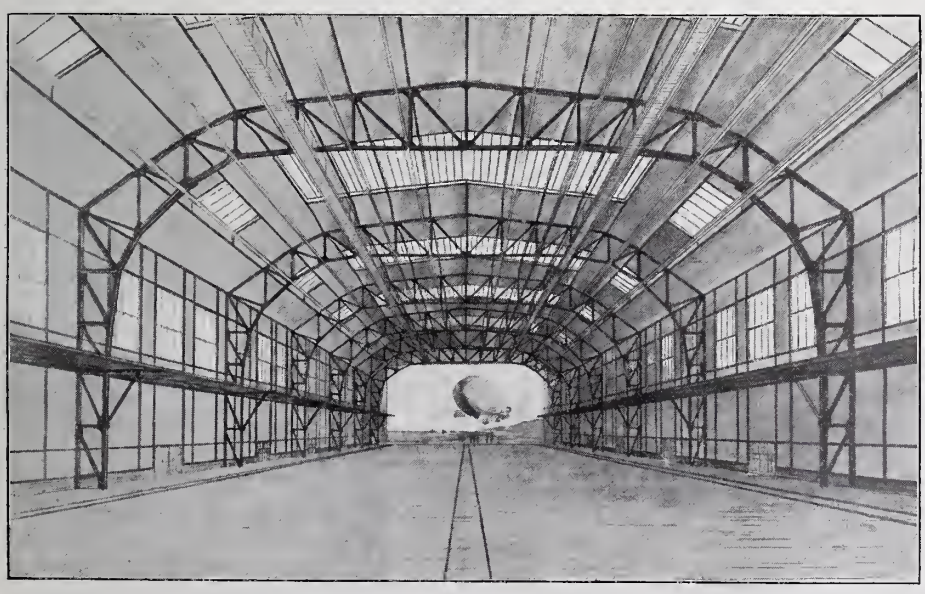


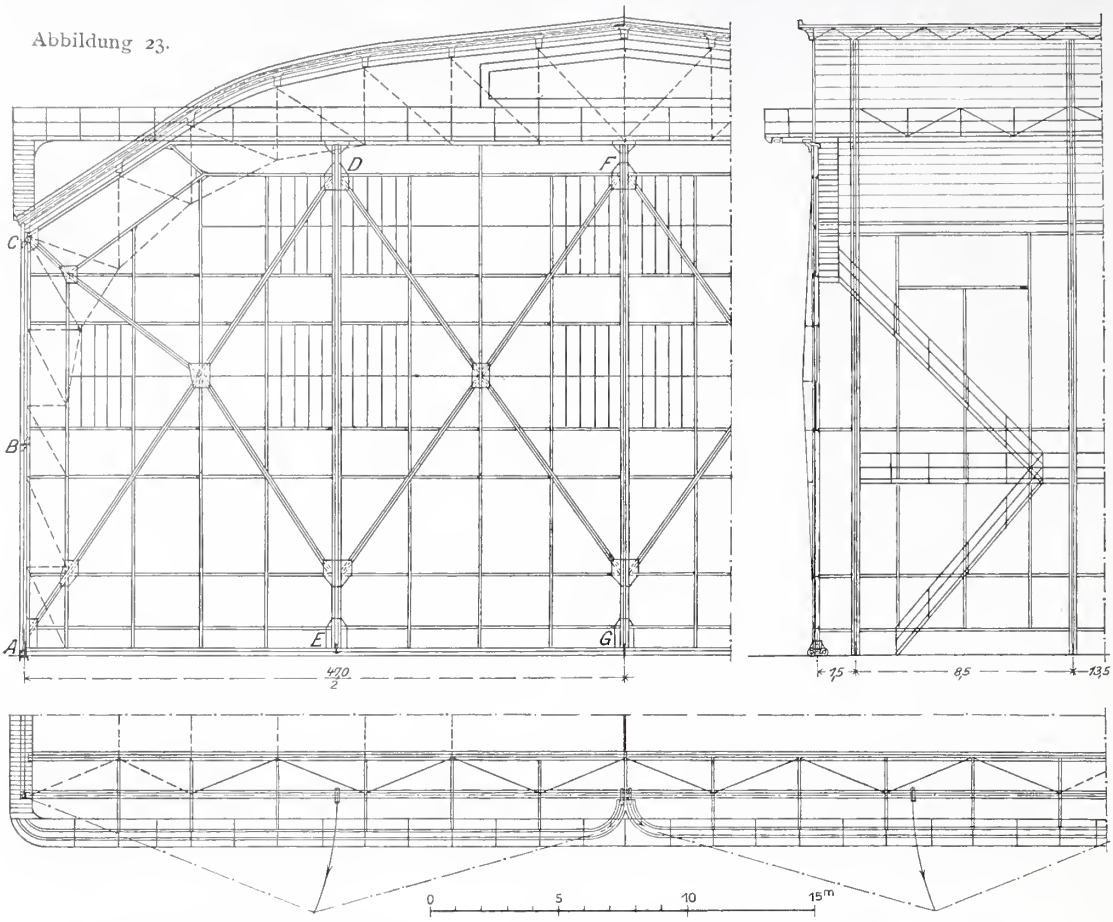
Abbildung 20. Einblick in die Halle bei geöffneten Toren.

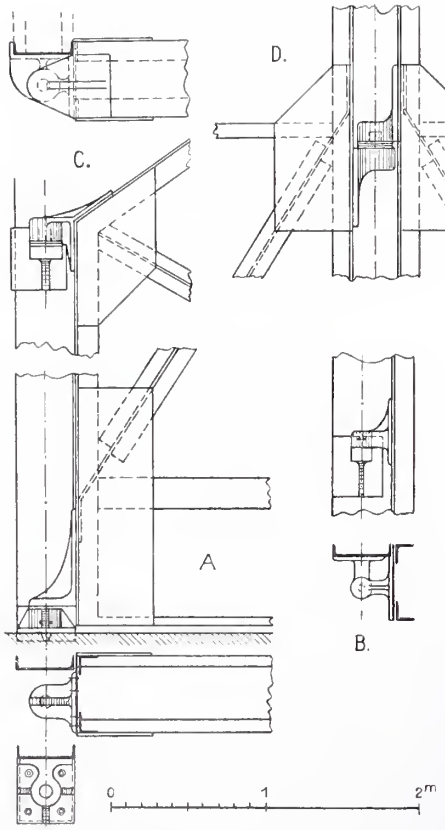
also einfacher Berechnung, ferner den, daß Temperaturschwankungen fast wirkungslos sind. Er hat nach den durchgeführten Berechnungen der Firma den weiteren Vorteil, daß die Lage der Mittelgelenke und die Form des Systems stets so gewählt werden können, daß für die verschiedenen Belastungszustände die Gesamt-Spannungen in den einzelnen Stäben möglichst gering werden, z. T. sich auch gegenseitig ausgleichen, so daß der Materialbedarf auf ein Mindestmaß zurückgeführt wird. Montagefehler, einseitige Setzungen der Fundamente sind leicht und unschädlich durch Paßstücke an den Mittelgelenken auszugleichen. Außerdem gestattet die Zerlegung des Binders in eine größere Anzahl von Teilen eine einfache Montage. Im vorliegenden Falle können die 5 Teile jedes Binders in der Werkstatt fertiggestellt und mit sehr einfachen Montier-Pfeilern rasch aufgestellt werden.*) Für die

*) Die Ausbildung des Viergelenkbogens beruht auf demselben Grundgedanken, den die Firma in ihrem Reichs-Patent 188639 für Gelenkträger zur Ueberdeckung mehrerer Felder zuerst aufgestellt hat. Dieses System ist dadurch gekennzeichnet, daß der Träger wie bei dem Gerber'schen Gelenkträger über den Unterstützungsstellen durchläuft, im Gegensatz zu vorgenanntem Träger aber in jedem Feld zwischen 2 festen Stützen durch Gelenke und diesen gegenüber liegende Gurtstäbe gegliedert ist, die nur bei Belastung des Nachbarfeldes Kraft aufnehmen. Während der Vorteil des Gerber'schen Trägers einer günstigen Materialausnutzung nur für das Eigengewicht und sonstige einigermaßen gleichmäßig verteilte ruhende Lasten gilt, wird bei dem beschriebenen Träger dieser Vorteil auch für ungleichmäßig verteilte bewegliche Lasten erreicht.

Fertigstellung der Halle ist eine Bauzeit von nur $6^1/_2$ Monaten in Aussicht genommen.

Abbildung 23.

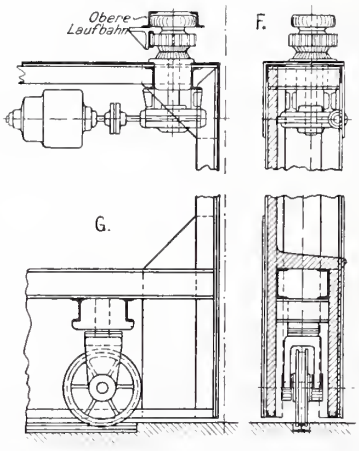


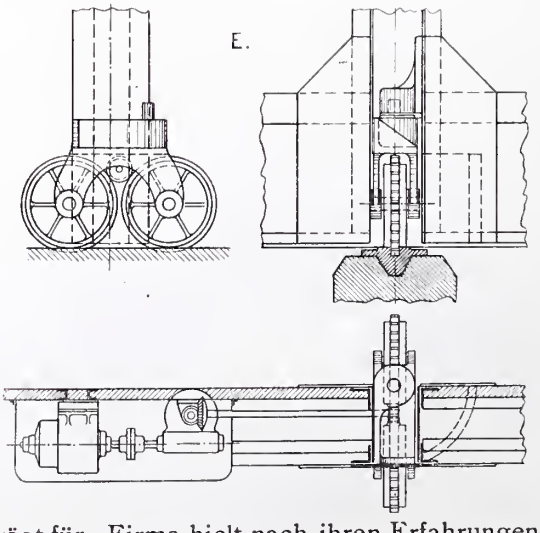


Abbildungen 23—26. Falt-Drehtor-Konstruktion mit den Einzelheiten der Aufhängung und der Führung.

Entwurf mit dem Kennwort: Luftschiffhelling. III. Preis.

Brückenbauanstalt Gustavsburg bei Mainz.





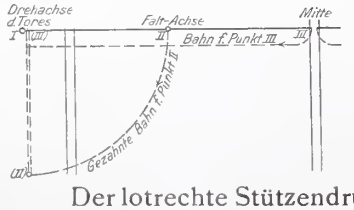


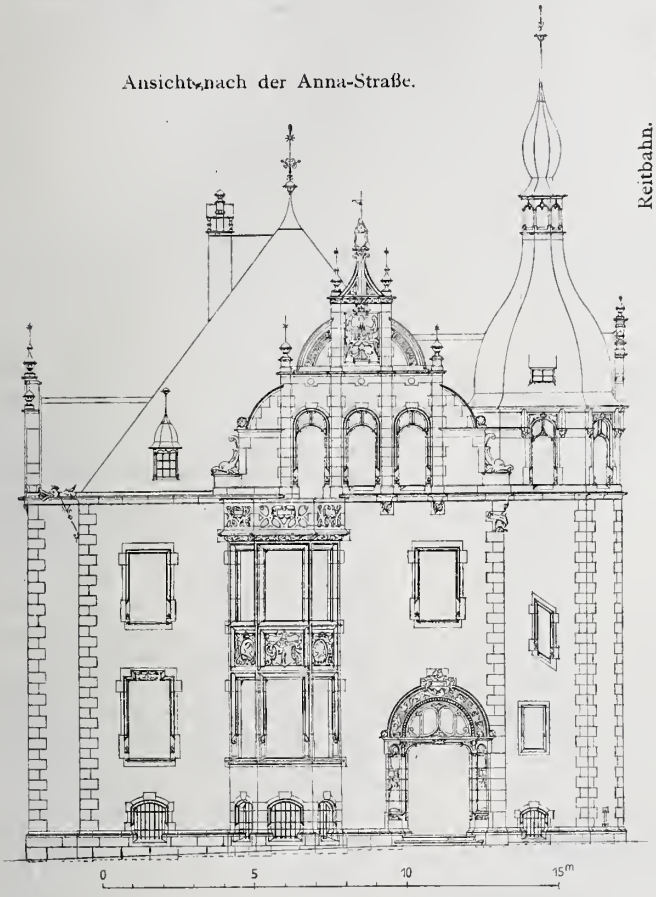
Abbildung 27. Schematische Darstellung der unteren Führung der Tore.

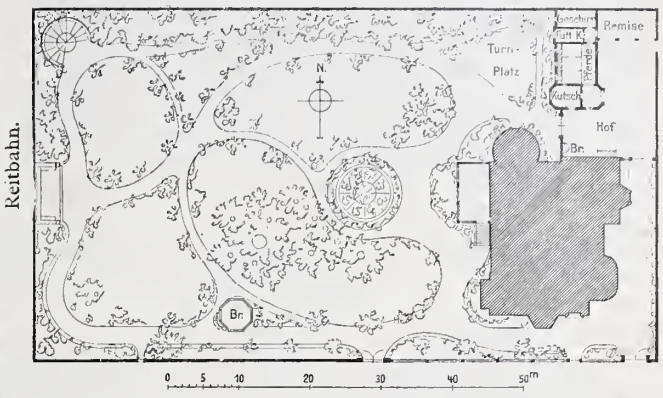
Der lotrechte Stützendruck der Binder beträgt für Eigenlast nur rd. 52 t (wobei allerdings die Wandlasten nach Abbildung 17 nur teilweise auf den Binder entfallen), einschl. Schnee- und Windbelastung aber rd. 97 t, der Horizontalschub höchstens 36 t. Die Binderfüße sind in Beton-Fundamente von $5 \cdot 2{,}5$ m Fläche und 2,4 m Tiefe eingebettet. Die Anordnung des Windverbandes geht aus den Abbildungen 17 und 18 hervor. Soweit dieser in der Dach-Ebene liegt, ist er ebenso wie die die Dachplatte tragenden Pfetten völlig von Beton umhüllt. Bei der Berechnung der Pfetten, die als durchlaufende Gitterträger (Gerber'sche Gelenkträger) ausgebildet wurden, ist dies insofern berücksichtigt, als bei den Druckstäben nicht mit einer Knickbeanspruchung gerechnet wurde. Diese Umhüllung mit Beton ist auch vorteilhaft für die Gesamt-Erscheinung des Hallen-Inneren, in welchem von der Eisenkonstruktion nur die weitmaschigen Binder sichtbar bleiben, sodaß eine sehr ruhige Wirkung erzielt wird (vgl. den Innen-Einblick Abbild. 20). Die Dachplatte ist 8 cm stark in Bimsbeton (Mischung 1 Zement zu 3 Quarzsand zu 5 Bimskies, Festigkeit 120 kg/qcm, Ausdehnungskoëffizient nach Versuchen $E_b = 90000$, spezifisches Gewicht 1,6) hergestellt, der als ein Material von hohem Isolierungs-Vermögen gegen Wärme zu betrachten und mit doppelter Dachpappe mit Christol-Anstrich abgedeckt ist. Die Firma hielt nach ihren Erfahrungen nur eine einzige Ausdehnungsfuge in Hallenmitte für erforderlich.

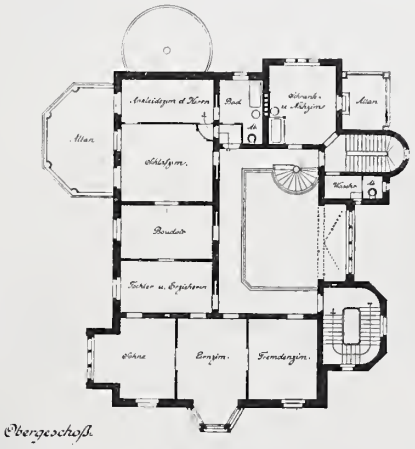
Die Eisenfachwerkwände sind mit $^1/_2$ Stein starker Ausmauerung in Lochsteinen mit einseitigem Putz geschlossen. Bei den Oberlichten ist durch doppelte Verglasung ein isolierender Luftraum geschaffen. Bei den großen Torflächen ist eine bessere Isolierung dadurch erreicht, daß sie nicht eine Eisenhaut erhalten haben, sondern in ihren Eisenrahmen mit 6,5 cm starken eisenverstärkten Bimsbetonplatten ausgefacht sind.

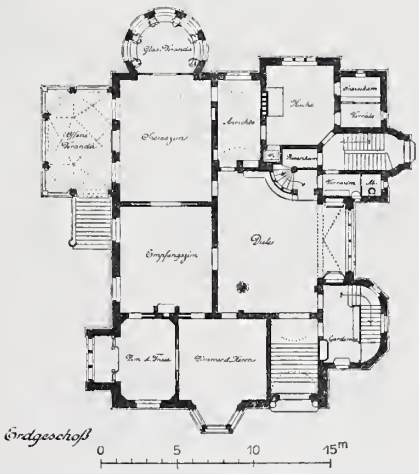
Die Anordnung der Belichtung ist aus den Abbildungen 17—19 ersichtlich. Sie erfolgt durch Oberlicht und Seitenlicht. Im flacheren Mittelteil des Daches sind in jedem Binderfeld durchlaufend Queroberlichte angeordnet; in der steilen Dachfläche, die schärfer von der Sonne bestrahlt wird, nur einzelne flache Fenster, die zur Abhaltung von Feuchtigkeit hoch aus der Dachfläche herausgehoben sind. Die Fenster der Seiten-

Ansicht nach der Anna-Straße.

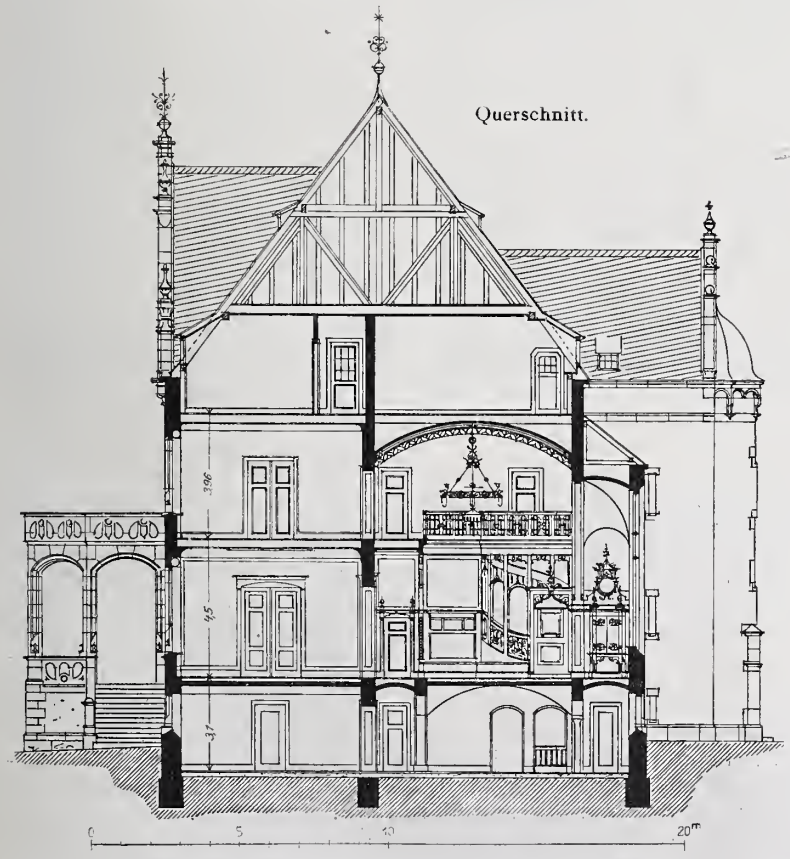








Querschnitt.

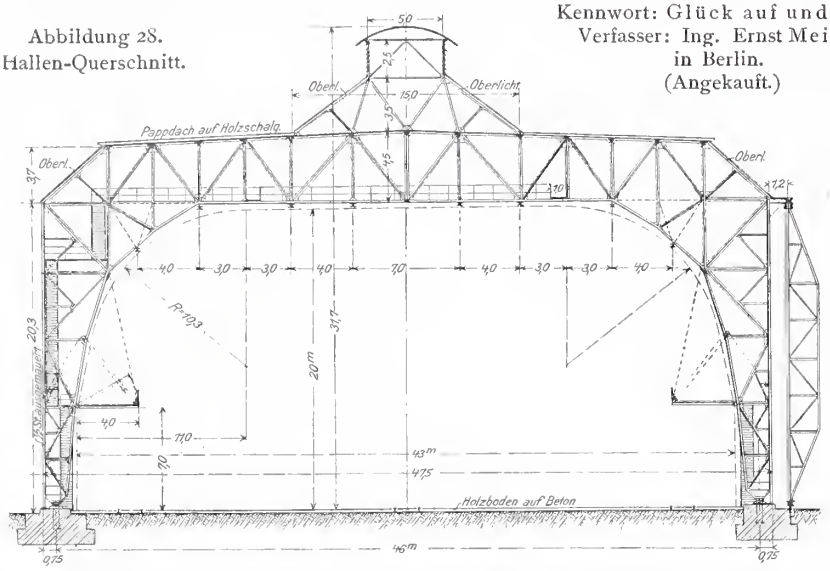


Stadthaus des Hrn. Geh. Komm.-Rat Dr. Louis Merck in Darmstadt. Architekt: C. Doflein in Berlin.

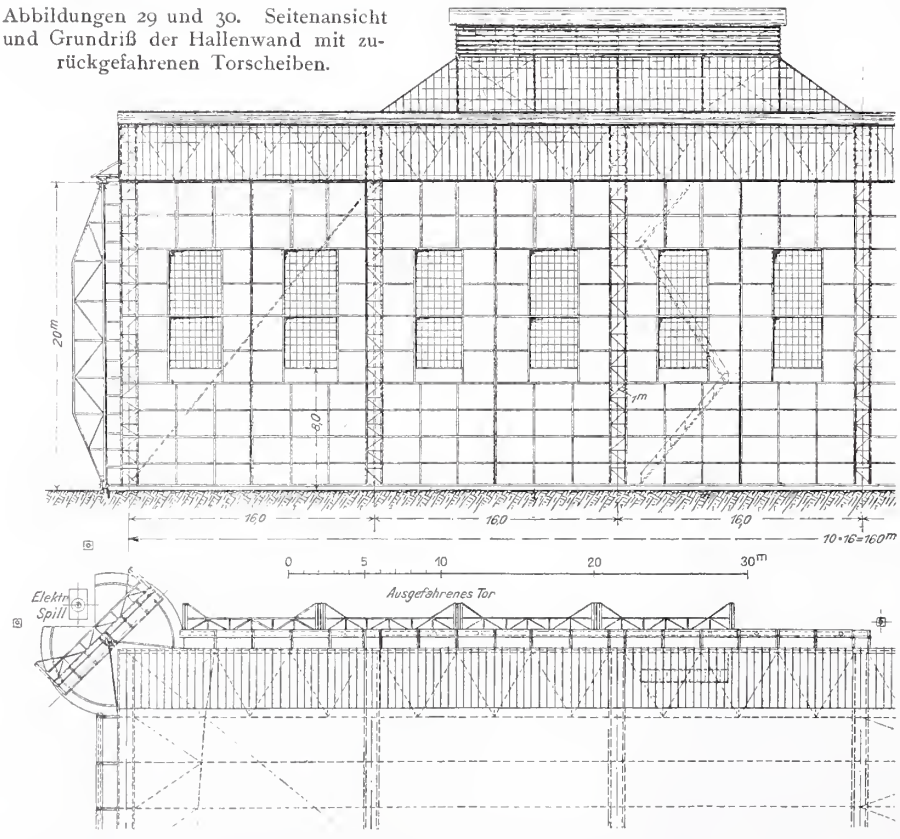
wände sind als Schiebefenster ausgebildet und auf der Südseite zum Schutz gegen Sonnen-Bestrahlung mit Schiebeläden versehen, die den oberen und unteren Teil des Fensters bedecken, während der mittlere Teil durch die sich übereinander schiebenden Fenster selbst, die dann als Doppelfenster wirken, isoliert wird. Durch geripptes Drahtglas, Mattierung der Scheiben ist ein weiterer Schutz der Oberlichte bezw. Fenster gegen die direkte Sonnenbestrahlung erreicht. Die Entlüftung erfolgt durch die seitlichen Schiebefenster und durch Lüftungsklappen in den Oberlichten, die sich in einfacher Weise von den Laufstegen aus bedienen lassen. Der Fußboden ist als einfacher Dielen-Fußboden auf Halbrundhölzern ausgeführt, die unmittelbar im Erdboden verlegt sind. Die seitlichen Galerien klappen nach oben auf, sie haben an den Bindern eine bewegliche Stütze; ihre Bewegung soll mittels Handwinden abschnittweise erfolgen.

Kennwort: Glück auf und ab.
Verfasser: Ing. Ernst Meier in Berlin.
(Angekauft.)

Abbildung 28.
Hallen-Querschnitt.



Abbildungen 29 und 30. Seitenansicht und Grundriß der Hallenwand mit zurückgefahrenen Torscheiben.



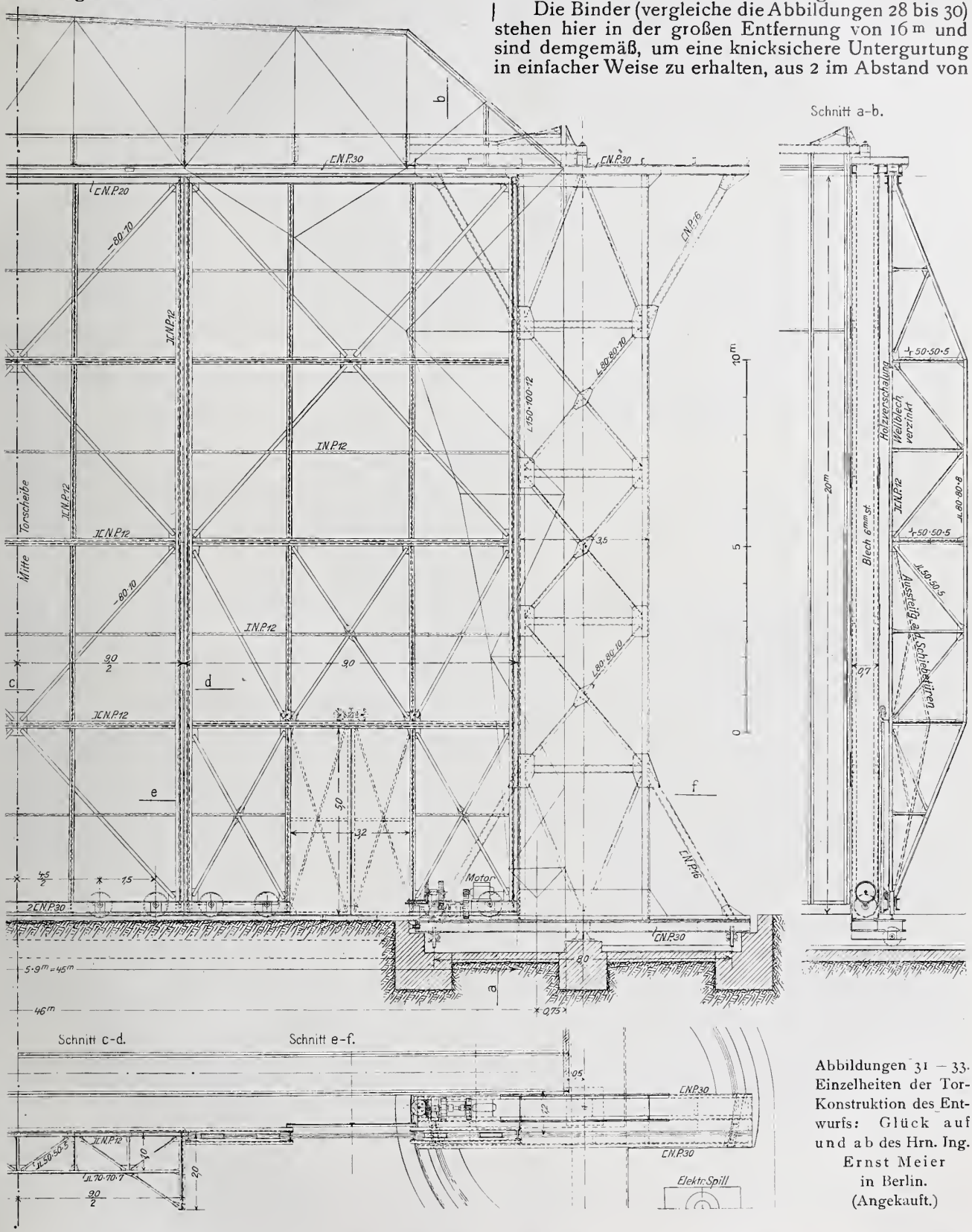
Etwas näher muß noch auf die Tor-Konstruktion eingegangen werden, deren Gesamt-Anordnung und Einzelheiten aus den Abbildungen 23 bis 27 S. 115 hervorgehen. Die Programm-Bestimmung, daß die seitliche Einfahrt in die Halle durch die Tore nicht gehindert werden dürfe und die später dahin ergänzt wurde, daß ein seitliches Verschieben in der Richtung der Hallenstirn nicht als eine Behinderung betrachtet würde, hat fast alle Bewerber zu der Auffassung gebracht, daß Tore, die nach vorn aufschlagen und in geöffnetem Zustand vor der Hallenfront vorstehen, verboten seien. Die Mehrzahl der Bewerber hat daher zu seitlich verschiebbaren Toren gegriffen, die aber, selbst bei mehrfacher Teilung, seitlicher Anbauten an die Hallenfront bedürfen und dann nicht ganz im Einklang stehen mit der Programmforderung, daß der Anbau einer zweiten Halle dicht neben der ersten möglich sein solle. Das Preisgericht hat seinerseits in der Anwendung der nach vorn aufschlagenden Tore keinen Verstoß gegen das Programm erblickt. Für die Ausführung der ersten, bereits in Angriff genommenen Halle ist von der Zeppelin-Gesellschaft auch eine Tor-Konstruktion gewählt worden, bei der zunächst die eine Hälfte des Torflügels hinter die andere geschoben und dann mit dieser zusammen nach außen aufgedreht wird, sodaß die halbe Flügelweite vor der Hallenfront vorsteht. Man erblickt darin zugleich den Vorteil, daß die geöffneten Tore dem einfahrenden Luftschiff noch etwas Windschatten bieten werden.

Die von der Brückenbauanstalt Gustavsburg gewählte und sorgfältig ausgebildete Tor-Konstruktion kann als Dreh-Falt-Tor bezeichnet werden, denn jeder Torflügel dreht sich in üblicher Weise um an dem äußeren Torpfosten angebrachte Angeln *ABC* (Abbildung 23) und faltet sich dabei gleichzeitig um die Angeln *DE* einmal zusammen, sodaß in geöffnetem Zustand des Tores beide Scheiben eines Torflügels aufeinander geklappt in der Verlängerung der Hallenwände stehen. Der untere Faltpunkt *E* (Abbildung 26 u. 27), der durch ein Zahnrad gestützt ist, bewegt sich auf einer viertelkreisförmigen Zahnstangenbahn. Ein Elektromotor treibt das Zahnrad an, das durch Bremsmagnet gesperrt ist. Die beiden mittleren Torpunkte *F* und *G* werden mit Leiträdern an Leitbahnen geführt, die sich S-förmig von der Hallenstirn ablösen und bald parallel zur Hallenstirn verlaufen (die viertelkreisförmige Ablösung der Leitkurven in den Abbildungen 23 und 27 ist falsch). Das obere Leitrad *F* wird bei der Rückwärtsbewegung des Tores, da hier der Faltflügel dem Drehflügel vorauseilen muß, durch einen eigenen Elektromotor angetrieben. Die Torscheiben sind durch biegungsfeste Rahmen und Diagonalen als steife Platten ausgebildet. Sie stemmen sich in jeder Stellung bei der Bewegung dreieckförmig dem Winde entgegen und finden in den Angeln bezw. den Leiträdern feste Stützpunkte. Einen weiteren Stützpunkt findet das Tor in dem Zahnrad bei *E*, sodaß eine obere Führung von *D*, deren Bahn mit der Leitbahn von *F* schwierige Durchschneidungen ergeben hätte, als nicht erforderlich ohne Gefahr fortgelassen werden konnte. Die Tor-Konstruktion, die sich, abgesehen von den ungewöhnlichen Abmessungen, an gebräuchliche Formen anlehnt, ist einfach und betriebssicher. Sie besitzt neben den schon vorher er-

wähnten Vorzügen zugleich den, eine gute Abdichtung der einzelnen Torscheiben unter sich und namentlich auch im Anschlag zu ermöglichen. Da die Oeffnung jedes Torflügels im ganzen erfolgt, so ist die hierfür erforderliche Zeit auf ein Mindestmaß herabgesetzt. Die Firma gibt 5 Minuten dafür an. Die Kosten der Toranlage stellen sich auf rd. 100000 M.

durfte der Arbeit ein Preis nicht zuerteilt werden. Sie ist aber zu einem dem III. Preise entsprechenden Betrag angekauft worden. Da ein Ankauf von Entwürfen nicht vorgesehen war, so kann hierin eine Benachteiligung anderer Bewerber nicht erblickt werden. Nur hätte es sich empfohlen, diesen Vorgang im Urteil des Preisgerichtes zum Ausdruck zu bringen.

Die Binder (vergleiche die Abbildungen 28 bis 30) stehen hier in der großen Entfernung von 16 m und sind demgemäß, um eine knicksichere Untergurtung in einfacher Weise zu erhalten, aus 2 im Abstand von



Abbildungen 31 – 33. Einzelheiten der Tor-Konstruktion des Entwurfs: Glück auf und ab des Hrn. Ing. Ernst Meier in Berlin. (Angekauft.)

Der letzte Entwurf, den wir hier besprechen wollen, ist der von dem Ingenieur-Bureau von Ernst Meier in Berlin mit dem Kennwort „Glück auf und ab“ eingereichte. Nach einer uns vorliegenden Mitteilung der Zeppelin-Gesellschaft war diese Arbeit zunächst für die Erteilung eines Preises in Aussicht genommen. Da aber statt des im Ausschreiben verlangten bindenden Angebotes nur ein Kostenanschlag eingereicht war, so

1 m stehenden, durch Gitterwerk verbundenen Tragwänden gebildet. Sie sind als Zweigelenkrahmen ausgebildet und schließen sich in ihrem Untergurt dem freien Profil dicht an. Die senkrechten Seitenwände mußten mit Rücksicht auf die gewählte Tor-Konstruktion und deren Führung beim Verfahren ebenso hoch wie die Tore selbst, d. h. rd. 20 m hoch, gehalten werden. Dadurch entsteht für das Dach eine sehr flache

Neigung und eine weniger befriedigende Umrißlinie der Halle. Die Binder sind in reichlicher Weise durch Windverbände versteift; besonders kräftige liegen über dem Tor in der Hallenfront und ebenso an den Längsseiten an der Traufkante des Daches in Höhe des Binder-Untergurtes.

Die Beleuchtung erfolgt gut verteilt durch Doppelfenster in den senkrechten Hallenwänden, durch in Drahtglas eingedeckte Oberlichte in der abgeschrägten Dachfläche längs der Traufkante und durch einzelne Oberlicht-Aufsätze im First, die in zweckmäßiger Weise gleichzeitig als Lüftungs-Aufsätze ausgebildet sind.

Die Bedachung ist hier nur durch eine 2,5 cm stark gespundete Schalung und mit doppelter Asphaltpappe-Abdeckung bewirkt. Unter den Sparren, also einen Luftraum unter der Dachfläche abschließend, soll Bacula-Gewebe gespannt werden, das nach den Begriffen der Berliner Baupolizei als feuersicher bezeichnet wird. Es ist so allerdings eine sehr leichte Bedachung erreicht, die aber mit den vorher beschriebenen Dächern wohl nicht als gleichwertig angesehen werden kann. Die Hallenwände sind in Eisenfachwerk mit $^1/_2$ Stein starker Ausmauerung hergestellt; sie ruhen auf gemauerten Sockeln. Die großen Giebelwände, die außen eine Haut aus Wellblech besitzen, sind zur Wärme-Isolierung innen mit imprägnierter Holzschalung verkleidet. Der Hallen-Fußboden besteht aus kiefernem Bohlenbelag auf Lagerhölzern, die auf durchgehenden Betonfundamenten ruhen. Die seitlichen Montage-Galerien können mittels Winden nach oben aufgeklappt werden.

Den interessantesten Teil des Entwurfes bilden die Tore, für die eine ganz eigenartige Lösung gefunden wurde. Die Giebelabschlüsse sind der Breite nach, wie Abb. 31—33 zeigen, in 5 je 9 m breite Scheiben geteilt, die unten mit 4 Laufrädern versehen sind, die, zu je 2 in einem Drehgestell gelagert, auf Schienen laufen. Oben werden sie mit wagrechten Rollen in einer Spurrinne geführt. An der einen Hallenecke ist ein Gestell angeordnet (vergleiche auch Abbildung 30), das sich um eine lotrechte Achse dreht und an dem ebenfalls die untere Laufschiene und die obere Spurrinne vorhanden sind, sodaß die Torscheiben auf das Drehgestell geschoben, um 90° gedreht und sodann auf einer entsprechenden Laufbahn längs der Hallen-Seiten-Wand verfahren werden können. Die Verschiebung der Torscheiben erfolgt in einfachster Weise durch Seilzug und elektrische Spills, die Drehung des Gestelles durch einen eigenen Elektromotor. Diese Anordnung erfordert keine großen Kräfte, erscheint durchaus betriebssicher und beansprucht nur geringen Raum. Vorteilhaft ist, daß die Hallenwand selbst als Führungs- und Stützgerüst für die ausgefahrenen Torscheiben dient, ohne daß sie durch diese stärker belastet wird. Da die dem Drehgestell gegenüberliegende Hallenseite keinerlei Vorsprünge zeigt, so ist ein unmittelbarer Anbau einer zweiten Halle der Programmforderung entsprechend hier möglich. —

Die Halle ist inzwischen bereits in Ausführung begriffen, nachdem aus einem engeren Wettbewerb zwischen den 4 Preisträgern, bei welchen nunmehr die Angebotssumme entscheidend sein sollte, die Brückenbaugesellschaft Flender als Sieger hervorging und den Auftrag erhalten hatte. Abgesehen von den Toren und einer Verlängerung der Halle auf 200 m, sowie einer Verringerung der Oberlicht- und Lüftungsflächen zeigt der Ausführungs-Entwurf keine sehr wesentlichen Abweichungen gegen den ersten Entwurf. Mit der Inbetriebnahme der Halle wird noch in diesem Jahre gerechnet. —

Vermischtes.

Ehrendoktoren. Aus Anlaß des Geburtsfestes Sr. Maj. des Königs Wilhelm von Württemberg hat die Technische Hochschule in Stuttgart unter anderen den Professor Dr. Otto Lueger daselbst zum Doktor-Ingenieur ehrenhalber „in Anerkennung der hervorragenden Verdienste um die technischen Wissenschaften, die er sich durch seine umfassende literarische und praktische Tätigkeit, in erster Linie auf den Gebieten der Wasserversorgung und Kanalisation der Städte und sodann durch die Herausgabe des Lexikons der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften, erworben hat", ernannt. —

Innere Ausschmückung der Maximilians-Kirche in München. Die innere Ausschmückung der Maximilians-Kirche in München, des herrlichen Gotteshauses, welches der Architekt Professor Heinrich Freiherr v. Schmidt in München am Ufer der Isar errichtete, einer der schönsten Kirchen Süddeutschlands, die wir in Jahrgang 1903 Seite 81ff. veröffentlicht haben, schreitet in bemerkenswerter Weise fort. Zu den schönen Altären, deren interessante Gestalt sich in erfreulicher Weise von der landläufigen Schablone entfernt, sind im Laufe der letzten Jahre eine Reihe nicht minder eigenartiger Ausstattungsstücke in romanischem und altchristlichem Stil, aus deren Mischung auch die Bauformen der Kirche selbst gebildet sind, getreten. Jüngst wurde das Innere durch geschnitzte Beichtstühle bereichert, die mit farbigen Vorhängen von guter dekorativer Wirkung ausgestattet wurden. Die Ausschmückung durch Malerei ist in der Kapelle des rechten Seitenschiffes in Arbeit, wo durch den Maler Franz Hofstötter drei Gemälde aus der Leidensgeschichte Christi zur Ausführung gelangen, die auf eine Zusammenwirkung mit der Marmor-Architektur der Umgebung berechnet sind. Der Maßstab für den Reichtum des dekorativen Schmuckes, der an bestimmten und durch ihre Bedeutung ausgezeichneten Stellen des Aeußeren in so glücklicher Weise angeschlagen wurde, findet im Inneren eine bis zu würdevoller Pracht sich entwickelnde Steigerung. —

Tote.

Oberbaurat Hermann Klette in Dresden †. Am 27. Febr. ds. Js. starb in Dresden nach kurzer Krankheit — die Tagesblätter geben Arterienverkalkung und Nierenkolik an — der hochverdiente Stadtbaurat für Tiefbau in Dresden, Hr. kgl. Oberbaurat Hermann Klette, nachdem er noch am 25. Febr. einer Sitzung der Dresdener Stadtverordneten angewohnt hatte. Klette wurde am 8. Febr. 1847 in Dresden als Sohn des Kürschnermeisters Klette geboren und machte auch seine fachlichen Studien in den Jahren 1866—1870 an der Technischen Hochschule daselbst. Er zog mit in den deutsch-französischen Krieg der Jahre 1870/71 und wurde nach seiner Rückkehr aus dem Feldzug beim Bau der sächsischen Staatseisenbahnen, insbesondere der Linien Leipzig—Chemnitz, Plauen—Oelsnitz und in der Lausitz verwendet. Nach abgelegter Staatsprüfung im Jahre 1875 erhielt er die Leitung des Baues der Staatsbahnlinie Eibau—Oderwitz und im Jahre 1880 die zweier Industriebahnen. 1888 wurde der Verstorbene Vorstand der Ingenieur-Abteilung Altenburg der Linie Leipzig—Hof, welche Stellung er aber nicht lange bekleidete, denn bereits am 1. Mai 1889 trat er in den Dienst der Stadt Dresden als Vorstand des städtischen Tiefbauamtes ein. Was der ausgezeichnete, liebenswürdige, der Reklame und Winkelzügen abholde Mann in dieser Stellung in eigener rastloser und umsichtiger Arbeit leistete, bleibe einer besonderen Betrachtung in einer späteren Nummer vorbehalten. —

Wettbewerbe.

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Ausgestaltung des Frauenplanes in Eisenach wurden die Preise wie folgt verteilt: I. Preis: Hrn. Foeth in Cöln a. Rh.; II. Preis: den Hrn. Salzmann, Ganzlin und Hardt in Düsseldorf; III. Preis: Hrn. Jung in Cöln a. Rh. Zum Ankauf empfohlen ein Entwurf der Hrn. Hoddenkamp & Petznich in Essen an der Ruhr. —

In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für die Erbauung eines Rathauses und eines Sparkassen-Gebäudes in Donaueschingen liefen 112 Arbeiten ein. Den I Preis von 2000 M. erhielt Hr. Prof. Eugen Beck in Karlsruhe; den II. Preis von 1500 M. gewannen die Hrn. Prof. Herm. Billing und Arch. Wilh. Vittali in Karlsruhe; den III. Preis von 1000 M. errang Hr. Wilh. Mersch in Freiburg. Zum Ankauf bestimmt wurde ein Entwurf des Hrn. Arch. Riotte in Bruchsal. Sämtliche Entwürfe sind bis einschließlich 16. März in der städtischen Festhalle in Donaueschingen öffentlich ausgestellt. —

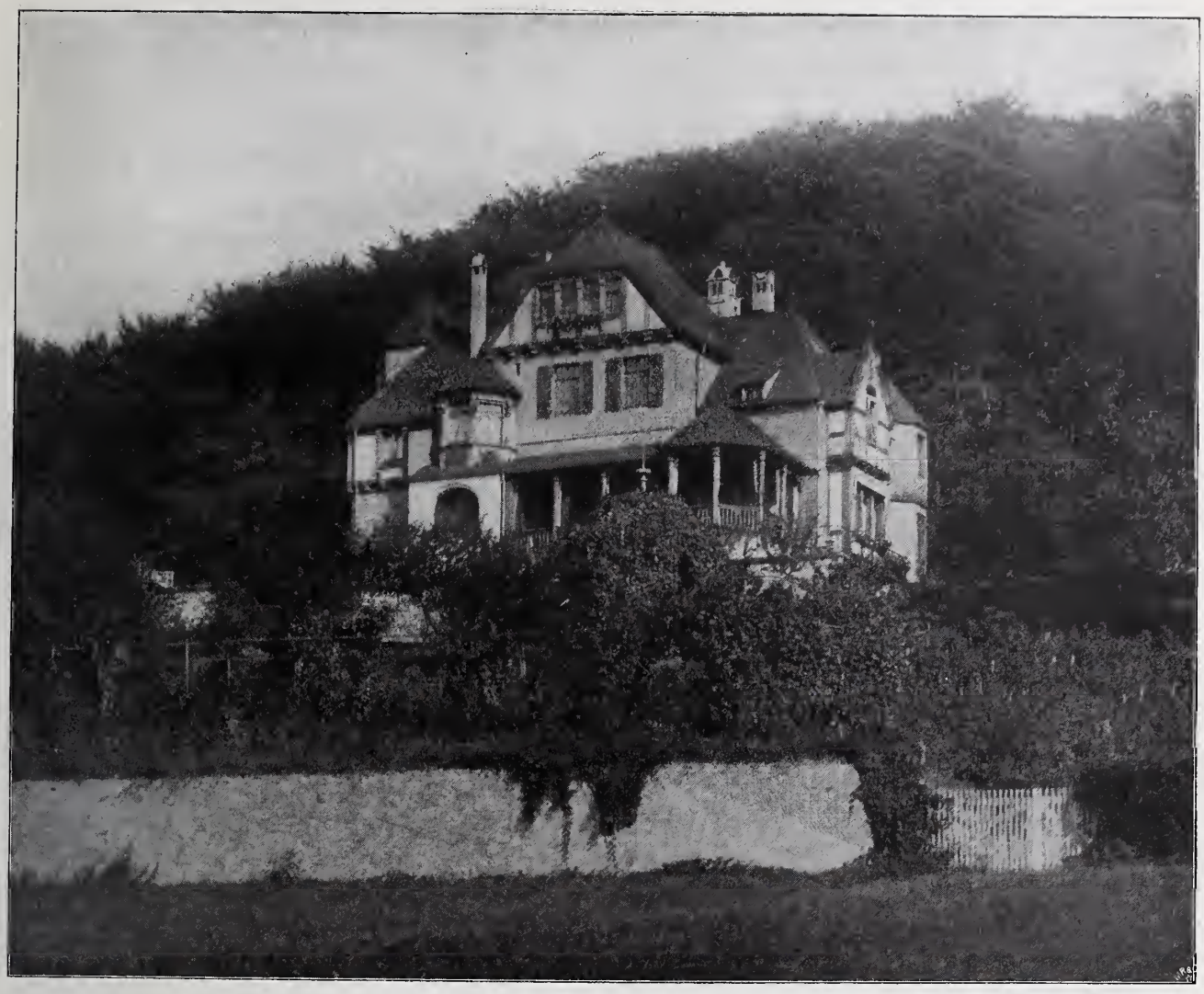
Inhalt: Stadthaus in Darmstadt und Landhaus in Jugenheim des Hrn. Geh. Kommerzienrat Dr. Louis Merck in Darmstadt. — Vom Wettbewerb um die Luftschiffbauhalle Zeppelin's. (Schluß.) — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Ansicht der Diele im Stadthaus des Hrn. Geh. Kommerzienrat Dr. Louis Merck in Darmstadt.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber, Berlin

STADTHAUS IN DARMSTADT UND LANDHAUS IN JUGENHEIM DES HERRN GEH. KOMM.-RAT DR. LOUIS MERCK IN DARMSTADT. * ARCHITEKT: CARL DOFLEIN IN BERLIN. * ANSICHT DER DIELE IM STADTHAUS GEGEN DEN EINGANG. *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * XLIII. JAHRGANG 1909 * No. 19. * *



Haus „Darsberg“ in Jugenheim an der Berg-Straße. Architekt: Carl Doflein in Berlin.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº 19. BERLIN, DEN 6. MAERZ 1909.

Stadthaus in Darmstadt und Landhaus in Jugenheim des Hrn. Geh. Kommerzienrates Dr. Louis Merck in Darmstadt.

Architekt: C. Doflein in Berlin. (Schluß). Hierzu eine Bildbeilage.

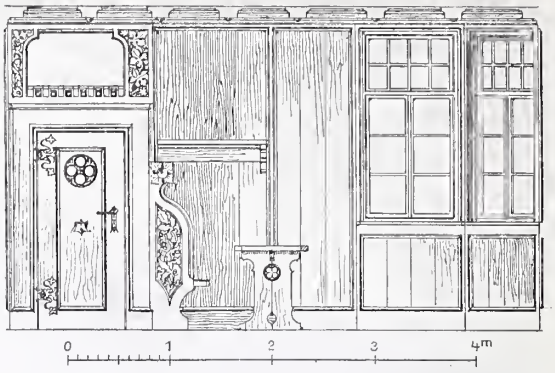
Auf dem von den Eltern ererbten Landsitz des Hrn. Louis Merck in Jugenheim stand ein Haus in dem älteren akademischen Villenstil von bescheidenen Abmessungen. Als das Bedürfnis nach mehr Raum fühlbar wurde, wurde ein neues Haus an höher gelegener Stelle des großen Besitztumes und dicht an dem zugehörigen Wald beschlossen. Diese Lage bot auch den Vorzug frischerer Luft und eines freieren Fernblickes nach der Rhein-Ebene, in welcher die Städte Worms und Oppenheim besonders schön hervortreten.

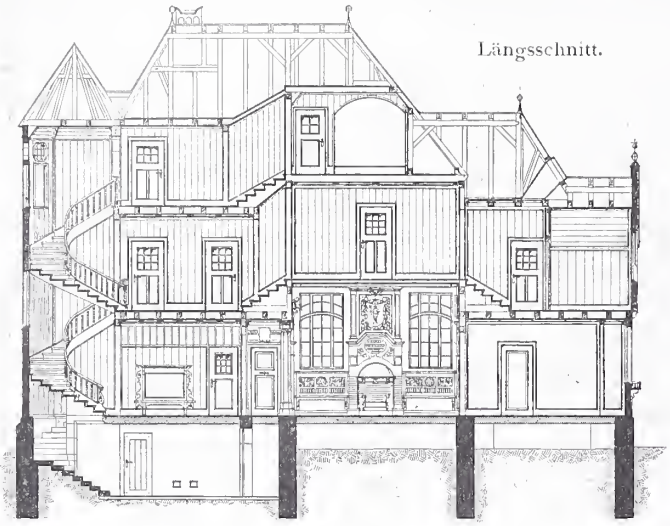
Auf Wunsch des Bauherrn wurde ein Holzbau mit geringer Verwendung von massivem Mauerwerk entworfen. Man dachte hierbei auch eine größere Schonung und Reinhaltung des hauptsächlich mit Obst und Wein bepflanzten Gartens zu erzielen. Zunächst wurde an dem Bergabhang vor dem Buchenwald eine Terrasse geschaffen, die mit einer Futtermauer aus Sandstein-Bruchsteinen abschließt.

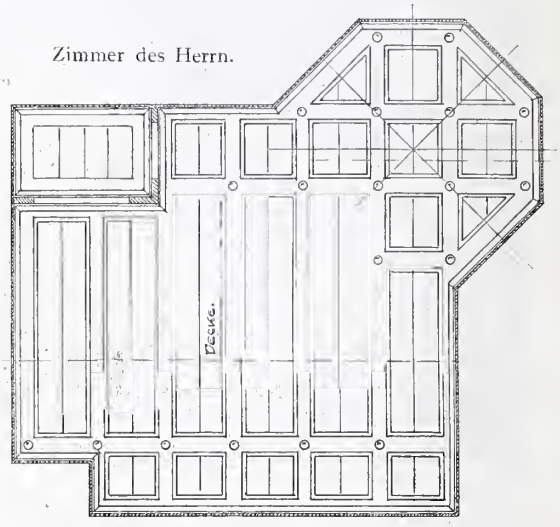
Gleichzeitig wurde ein neuer bequemer Fahrweg zur Terrasse gebaut, wobei auch der Stufen-Eingang zum Besitztum durch erhebliche Tieferlegung in eine Zufahrt zu verwandeln war. Ein neues Einfahrtstor im Anschluß an die alte Gartenmauer erstand daselbst, seitlich geschmückt durch eine nach außen vorgekragte Steinlaterne. Das alte Haus blieb als Gärtnerwohnung bestehen. Im Jahre 1904 wurde das neue Landhaus als Sommersitz — nach seinem Standort Haus „Darsberg“ getauft — erbaut.

Die Hauptfront sollte sich der Rhein-Ebene zuwenden, mußte aber durch bedeckte Veranden reichlichen Sonnenschutz erhalten, die Rückseite steht längs dem Waldrande. Während die Ostseite nur beschränkten Blick in den Garten bot, öffnete sich nach der vierten Seite hin ein sehr schöner Ausblick auf Wald und Ferne, und an diese sollten die Wohnzimmer des Herrn und der Frau gelegt werden, während die vorspringende Veranda nach 3 Seiten hin freien Ausblick gewann.

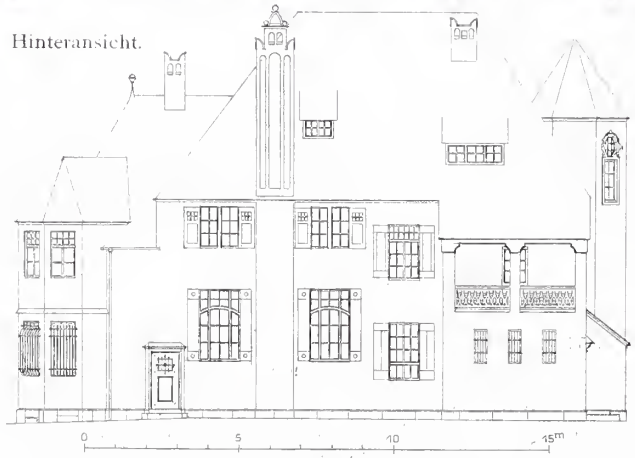
Am Anfang der Terrasse führt über eine Freitreppe der Haupteingang zum Haus und zu einer offenen massiven Vorhalle; durch einen kleinen Vorraum mit tonnenförmiger Holzdecke gelangt man in den Flur, welchen die Geschoßtreppe erleuchtet. Zunächst schließen sich hier Kleiderablage, Abort und Schrankraum an. Durch eine breite Glastür gelangen wir in die das ganze Haus durchquerende Diele, als Hauptaufenthalt und Speiseraum gedacht. Für die Mahlzeiten im engeren Kreise

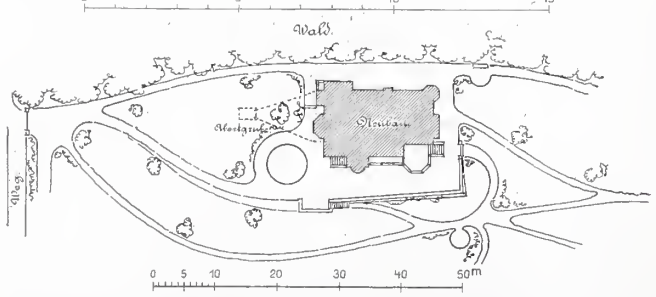


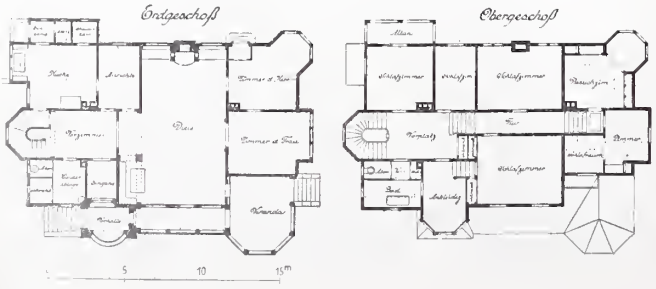




Haus „Darsberg“ in Jugenheim.







wird die vordere Ecke links benutzt. An die Diele schließen sich die Zimmer des Herrn und der Frau, ersteres mit einem besonderen geschützten Ausgang nach dem Freien.

Die Küche liegt, von der Diele durch das Anrichte-Zimmer getrennt, an der Nordostecke des Hauses. Der Erker an der Küche dient als Arbeits- und Eßplatz für das Gesinde.

Das Obergeschoß mit den Schlaf- und den Besuchs-Zimmern erhält eine besondere Eigenart durch die verschiedene Höhenlage seiner Räume, da die Erdgeschoß-Diele eine größere Höhe erhalten mußte, als die mäßig hohen Wohnräume. Im Mittelflur führen deshalb Stufen herauf und herab über die Diele hinweg zu den Räumen, welche im Dachraum über den Erdgeschoß-Wohnzimmern unter sorgfältiger Ausnutzung desselben ausgebaut sind, und dadurch eine malerisch unregelmäßige Gestalt erhielten.

Im Dachgeschoß befinden sich eine geräumige helle Giebelstube, eine Kammer und die für 3 Betten berechnete Mädchenstube mit 3 Wandschränken.

Der innere Ausbau des Holzhauses beruht nach dem Vorbild der Gebirgshäuser auf einer Täfelung an Wänden und Decken mit glatten Brettern und profiliertem Lattenwerk, das nur in den beiden Erdgeschoß-Wohnzimmern etwas reichere Formen annimmt.

Eine Ausnahme bilden die oberen Wandhälften und Decken in der Diele und der Küche, welche verputzt und weiß gestrichen sind. Von den so ganz in Holz ausgetäfelten Räumen hat ein Teil die Naturfarbe behalten, andere sind farbig lasiert worden. Ein Entwurf zur Diele, welcher nach Vorbildern hessischer Bauernkunst farbige Bemalung vorsah, gelangte leider nicht zur Ausführung, da eine moderne Ausstattung den Vorzug erhielt.

Das Aeußere des Hauses zeigt einen Sockel aus rotem Odenwald-Sandstein und verputztem Bruchstein-Mauerwerk; in gleichem Material ist die Erdgeschoß-Vorhalle hergestellt. Darüber zeigt sich der Holzfachwerkbau teils in sichtbar ausgebildeter Form mit ausgemauerten und verputzten Feldern, teils mit Schindeln bekleidet.

Aus dem Ankleidezimmer im Obergeschoß.

Ecke der Vorderfront mit Eingangshalle. Haus „Darsberg“ in Jugenheim.

Stadthaus in Darmstadt und Landhaus in Jugenheim des Hrn. Geh. Kommerzienrates Dr. Louis Merck in Darmstadt. Architekt: Carl Doflein in Berlin.

Für die Holzarchitektur ist Eichenholz gewählt, nur die Brettverkleidungen an den offenen Hallen und die Holzdecken daselbst sind aus Tannenholz.

Die Fenster der Schlafzimmer erhielten außer dem äußeren Ladenverschluß noch eine Drahtgaze-Bespannung, hinter welcher die verglasten Flügel des Fensters

nachts offen gehalten werden können. Das ganze Haus hat ausschließlich elektrische Beleuchtung, eigene Wasserleitung und Bade-Einrichtung. Für gelegentliche Heizung hat die Diele einen Kamin für Holz-Feuerung erhalten und durch Rauchrohr-Anlagen wird die Aufstellung von Oefen in fast sämtlichen Wohn- und Schlafräumen ermöglicht.

Die Baukosten für die Neben-Anlagen (Wege, Tor, Terrasse, Wasserleitung usw.) betrugen 11 197 M., die für das Haus selbst 51 473 M. —

Vereine.

Württembergischer Verein für Baukunde in Stuttgart. Das herrliche Herbstwetter in der letzten Oktoberwoche des vergangenen Jahres wurde vom Verein zu einem Ausflug nach der etwa seit Jahresfrist im Bau begriffenen neuen Wasserkraftanlage der Stadt Stuttgart in Poppenweiler am Neckar benützt. Die Anlage hat den Zweck, das überlastete Elektrizitätswerk der Stadt zu unterstützen und ist schon seit einer Reihe von Jahren vorgesehen. Nach verschiedenen Erwägungen, ob zwei getrennte oder eine größere Anlage vorteilhafter seien, beschloß man, etwa 2 km oberhalb Poppenweiler eine einzige Stauanlage auszuführen, die derart angeordnet ist, daß sie eine Hebung des Oberwasserspiegels bis zur Höhe des alten Neckargröninger Wehres gestattet, was am Wehr gegen Mittelwasser eine Stauhöhe um 4,1 m ergibt. Es ist auf diese Weise gelungen, das Gefälle des Flusses auf eine Länge von 4,3 km auszunutzen. Von einem festen Wehr mußte wegen der bevorstehenden Neckar-Kanalisierung, von einem Fallen- oder Aufsatzwehr wegen der zu großen Pressungen Abstand genommen werden. Man entschied sich deshalb, ein Walzenwehr anzuordnen, das zurzeit noch im Bau begriffen ist. Die zu beiden Seiten eines Mittelpfeilers angeordneten Walzen haben je 28 m Länge und 3 m Durchmesser, sind aus Blechtafeln zusammengenietet und im Inneren durch I Träger versteift. Der Kanal, der später zugleich den Zwecken der Neckar-Großschiffahrt zu dienen hat, ist in seinem Querschnitt den für den letzteren angenommenen Abmessungen angepaßt. An mehreren Stellen mit kiesigem Untergrund sind umfangreiche Sohlendichtungsarbeiten erforderlich geworden. Das Turbinenhaus, das sich 1500 m unterhalb des Wehres befindet, enthält 4 Turbinen von je 600 PS. Leistung, womit sich bei Hochwasser 2400 PS. Höchstleistung erzielen lassen, während bei Niederwasser noch 1400 PS. zur Verfügung stehen. Das an den Turbinen vorhandene Gefälle beträgt 5,2 m. Neben der Turbinenhalle ist noch ein Querbau für Akkumulatoren, Umformer-Einrichtungen, für das Personal usw. geplant. Auf der Neckarseite des Turbinenhauses befindet sich ein Leerschußkanal und zwischen diesem und dem Fluß liegt eine Schleuse mit großem Gefälle, 4,6 m Breite und 40 m nutzbarer Länge. Dieselbe hat der derzeitigen Neckar-Schiffahrt zu dienen, muß aber bei Einführung der Großschiffahrt in der Weise umgebaut werden, daß die flußseitige Wandung hinausgerückt wird; diese Arbeiten fallen indes später nicht mehr der Stadt, sondern der Strombauverwaltung zur Last. Die Besichtigung, die bis zu einbrechender Dunkelheit dauerte, bot für alle Anwesenden, unter denen sich auch einige Damen befanden, eine Menge von Anregendem und Lehrreichem. — W.

Vermischtes.

Hamburgisches Gesetz gegen die Verunstaltung des Stadt- und Landschaftsbildes. Es ist noch nicht allzu lange her, daß das Stadtbild von Hamburg zu den anziehendsten und eigenartigsten Stadtbildern Deutschlands und namentlich der norddeutschen Tiefebene zählte. Was Hamburg einst besaß und was es bis heute schon verlor, zeigt das schöne Werk des Hrn. Bauinsp. W. Melhop, über das wir im Jahrgang 1908 Seite 166 ff. ausführlich berichteten. Die erste schwere, nach dem Brande des Jahres 1842 vielleicht schwerste Einbuße erlitt das Stadtbild durch die jetzt noch unbegreifliche Niederlegung der Baum-Alleen des Jungfernstieges. Alte Holzschnitte und Stiche sind heute die letzten Erinnerungen an einen einst selten schönen Zustand. Weitere Einbußen, in diesem Falle jedoch leider meist notwendige Einbußen, erlitt das Stadtbild durch die durch wiederholte Epidemien veranlaßten Sanierungen und Straßen-Durchbrüche. Dieser Umwandlungsprozeß, der sich in den letzten Jahren aus hygienischen Rücksichten und wirtschaftlichen Interessen zusammensetzte, schreitet, wie das bei einer in blühender Entwicklung befindlichen modernen Großstadt ein nur natürlicher Vorgang ist, unaufhaltsam fort und zeitigt im Verein mit einzelnen wenig altruistischen Bauausführungen Zustände, die, soweit es überhaupt möglich ist, dringend der Abstellung bedürfen. Daher hat ein Ausschuß der Bürgerschaft beschlossen, beim Senat den Antrag auf Vorlegung eines Gesetz-Entwurfes gegen die Verunstaltung des Stadt- und Landschaftsbildes im Hamburgischen Staatsgebiet zu stellen. Das Vorgehen ist auf das wärmste zu begrüßen und wird ohne Zweifel beim Senat bereitwillige Aufnahme finden. —

Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Stadthalle mit Schauspielhaus in Hagen wird die Stadthallen-A.-G. dort mit Frist zum 15 Juni d. J. erlassen. Das Gebäude soll auf einem etwa 9000 qm großen Gelände an der Bad-Straße erbaut werden. Die Bausumme ist mit 1 230 000 M. angenommen. —

Das Preisausschreiben für den Bau von Ackerhöfen im Braunschweigischen weist auf die „in allen deutschen Landschaftsgebieten beobachtete Tatsache" hin, daß die Erkenntnis für die Vorzüge der alten bodenständigen Bauweise im allgemeinen geschwunden und eine schablonenhafte, sich an städtische Bauformen anlehnende Auffassung an ihre Stelle getreten sei. Es wird gerade herausgesagt, die für Zwecke der landwirtschaftlichen Betriebe in unseren Dörfern eingerichteten Wohn- und Stallgebäude, Scheunen usw. seien zum großen Teil „in dem Gewande einer städtischen Karrikatur" errichtet. Als ein Mittel unter anderen für das Gebiet in Niedersachsen und des Herzogtums Braunschweig hier Wandel zu schaffen, wird das Preisausschreiben betrachtet. Es soll Muster von Ackerhöfen in alter Bauweise liefern, welche die Bauformen zeigen, die für das niedersächsische und das oberdeutsch-fränkische (thüringische) Bauernhaus charakteristisch sind. Da sich jedoch die landwirtschaftliche Produktionsweise geändert hat und die Landwirte unserer Zeit oft nicht mehr mit dem Vieh unter einem Dache wohnen wollen, so läßt sich vielfach nur die äußere Form des Alten beibehalten. Die Grundrißlösung ist einfach und übersichtlich zu gestalten; im Aufbau sollen die großen breiten Fachwerks- und Massiv-Giebel tunlichst wieder zur Anwendung kommen. Die künstlerische Gliederung der Massen und Außenflächen, der Oeffnungen und Dächer ist wertvolleren Baustoffen und der Verzierung vorzuziehen. In Verbindung mit dem Hause sollen Bäume und Ziersträucher angepflanzt und vielleicht ein kleiner Obst- und Blumengarten angelegt werden. Bei alledem aber ist darauf zu achten, daß die Kosten nicht höher werden, als die der landesüblichen Bauweise. Die Anlage ist für eine Hofgröße von 25 ha zu berechnen. Für das Preisausschreiben sind als Dachdeckungsmaterial gestattet Dachziegel, Dachsteinplatten und das Gernentz-Dach (feuersicheres Strohdach); dagegen sind Dachpappe, Zementsteine und Falzziegel als nicht bodenständig ausgeschlossen. Hauptzeichnungen 1 : 100. Obwohl das Preisausschreiben zunächst nicht unmittelbar für eine Bauausführung berechnet ist, so hätten wir doch gerne eine Bestimmung in ihm gesehen, welche bei etwaiger Ausführung den Urheber eines Entwurfes an dieser beteiligt wissen will. Wer die Sachlage auf dem Lande kennt, wird das Ausschreiben mit Hoffnung auf Erfolg begrüßen. Freilich würde es in diesem Falle für die Landwirtschaft heißen müssen: „Billig und gut!" —

Zum Wettbewerb Walchensee-Kraftanlage sind bis zum 1. März, dem Ablieferungstage, 29 Entwürfe, z. T. außerordentlich umfangreiche und gründliche Arbeiten, eingelaufen. Sie werden selbstverständlich, ehe das Preisgericht zusammentreten kann, durch die Oberste Baubehörde unter Hrn. Minist.-Rat Stengler vorgeprüft. Bis zum Zusammentritt des Preisgerichtes und der Urteil-Verkündung dürfte daher wohl noch längere Zeit vergehen. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Fassade der Ausstellungshallen der II. Ton-, Zement- und Kalkindustrie-Ausstellung 1910, welcher für Mitglieder des „Architekten-Vereins" zu Berlin und der „Vereinigung Berliner Architekten" offen stand, waren 37 Arbeiten eingegangen. Bei der am 3. März stattgehabten Beurteilung wurde der I. Preis von 500 M dem Entwurf „Im Heerbann", Verf. Arch. Otto Zieler in Schöneberg, der II. Preis von 300 M. dem Entwurf „TZK", Verf. Stadtbauinsp. Kanold in Frankfurt a. M., der III. Preis von 200 M. dem Entwurf (gezeichnete Vignette) des Arch. Wilh. Brurein in Charlottenburg zuerkannt. 3 Entwürfe mit den Kennworten „Hof", „Albinus" und „Glück und Glas" wurden zum Ankauf empfohlen. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß die überwiegende Mehrzahl der eingereichten Entwürfe gute Arbeiten waren. —

Inhalt: Stadthaus in Darmstadt und Landhaus in Jugenheim des Hrn. Geh. Kommerzienrates Dr. Louis Merck in Darmstadt. (Schluß.) — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Diele im Stadthaus des Hrn. Geh. Kommerzienrates Dr. Louis Merck in Darmstadt.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

SCHLOSS PREDIAMA IN KRAIN, 12 STUNDEN VON TRIEST. * NACH DER NATUR UND MIT DER FEDER AUF STEIN GEZEICHNET VON KARL FRIEDRICH SCHINKEL 1816. * * * *

≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 20.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. No 20. BERLIN, DEN 10. MÄRZ 09.

Eisen-Konstruktionen im neuen Stadt-Theater in Kiel.

Von Otto Leitholf, Ingenieur in Berlin.

(Schluß aus No. 16).

Die Dachfläche des Bühnenhauses ist mansardartig ausgebildet und mit mehrfach gebrochenen Walmen nach den beiden Seiten und nach der Rückseite hin versehen. An der Vorderwand hat das Mansarddach einen aufgesetzten Sattel, dem bereits besprochenen hohen Giebel entsprechend. Die Konstruktion des Dachaufbaues beginnt oberhalb der Schnürbodenträger auf Ordinate 31,10 m. Sie besteht im oberen Teil aus dem 14,5 m hohen Gerüst des Laternenaufbaues, das als achtseitiges Prisma mit aufgesetzter achtseitiger Pyramide ausgebildet ist. Dieses Laternengerüst steht auf dem eigentlichen tragenden Kern, der die Form einer abgestumpften vierseitigen Pyramide hat, die in Drahtzement-Bauweise ummantelt ist und so den Lüftungsschlot des Bühnenhauses bildet (Abbildung 8 und 9 in No. 15). Die letztere Pyramide, die zwei Schüsse hat, ruht mit ihren vier Fußpunkten, die ein Rechteck von 8,488 und 6,608 m Seitenlänge begrenzen, auf symmetrisch gelegenen Knotenpunkten der Obergurte des zweiten und fünften Schnürbodenträgers. Im oberen Schusse des Tragkernes sind in den Diagonalebenen vier aus Zug- und Druckstab gebildete Kragarme herausgestreckt, deren Endpunkte durch 3 Binder und eine Pfette zu einem rechteckigen Kranze von 11,5 und 8,944 m Seitenlänge verbunden sind. Auf ihn setzen sich Fachwerk-Stichträger und auf der Vorderseite einfache I-Pfetten, welche die äußeren Teile des Daches tragen, mit einem festen Auflager auf, während ihr anderes bewegliches Auflager auf den gemauerten Umfassungswänden des Bühnenhauses ruht. Beim Laternengerüst und dem Tragkern sind in den Mantelebenen, bei den schirmartig auskragenden Dach-Konstruktionen und den Randträgern in den Ebenen zwischen den Obergurten ausreichende Diagonalverbände angeordnet, sodaß dieser Teil der Konstruktion für sich geschlossen und standfähig ist, und die wagrecht auf den Dachaufbau wirkenden Windkräfte sicher in den Fußpunkten des Tragkernes auf die Schnürbodenträger übertragen werden.

Zwischen dem Fuß des Dachaufbaues (+ 31,25) und dem Kopf des Traggerüstes des Bühnenhauses (+ 26,85) liegen im Inneren des Hauses die fünf Gitterträger des Schnürbodens, die bei einer Stützweite von 21,22 m 4 m Konstruktionshöhe haben. Sie sind einwandig ausgeführt und auf den Stützen der Seitenwände zentrisch so gelagert, daß sie Längsausdehnungen der Träger gestatten, wobei jedoch ihre Lage durch mäßig fest angezogene Schrauben gesichert ist.

Zur Ausführung der seitlichen Anbauten sei bemerkt, daß die im ausgebauten Dachgeschoß angeordneten Rahmenbinder und die auf sie gesetzten Dreieckbinder im oberen Dachraum nur durch die Decken-Unterzüge in Höhe des Fußbodens des Mansardgeschosses (+ 16,30), auf denen die Binder stehen, mit den Seitenwänden des Bühnenhauses verbunden sind, was für die Aufnahme und Uebertragung der wagrechten Windkräfte wichtig ist.

Bei dem Kopfbau des Bühnenhauses ist zur Dachkonstruktion des Malersaales (vergl. den Grundriß Abbildung 4 in No. 15) zu bemerken, daß das pultförmige Dach, in das ein hinter dem Frontwandgiebel in der Mittelachse liegendes Satteldach einschneidet, zunächst von Pfetten aus I-Trägern und 2 Dreieck-Bindern getragen wird. Sie liegen senkrecht zur Hauptachse und ruhen auf den Seitenwänden des Malersaales einerseits und auf 2 Gitterbögen anderseits. Diese liegen zur Hauptachse parallel und symmetrisch in 5,45 m Abstand von einander und lagern an einem Ende auf eisernen Stützen, die in der Giebelfrontwand hart an den Seitenbegrenzungen eines fünfteiligen breiten Fensters stehen. Am anderen Ende wechseln diese beiden Fachwerkträger in einen gitterförmigen Hauptträger, der auf Ecken der Bühnenhaus-Treppenwände liegt. Die ganze Anordnung ist der früher beschriebenen des Kopfbaues vom Zuschauerhaus ähnlich. Die Köpfe der Frontwandsäulen verbindet der Unterzugs-Träger, der zur Abfangung des Fenstersturzes erforderlich wurde. Dieser Hauptträger stützt in Gemeinschaft mit der Bühnenhaus-Rückwand auch noch 3 Dreieckböcke, die den Außenrand der bereits erwähnten offenen Galerie tragen. Im Fußboden dieser Galerie liegt ein Kreuzverband, der von Treppenhaus zu Treppenhaus reicht. Die Winddrücke, die den Giebel des Kopfbaues in Höhe der Dachhaut treffen, leitet ein Verband der Dachkonstruktion, der vor dem Hauptträger liegt, in die Seitenwände des Malersaales.

Im Malersaal befinden sich 2 leichte Galerien; eine verbindet die beiden seitlichen Anbauten, die durch das Bühnenhaus getrennt werden, miteinander; von der anderen, am Giebel gelegenen Galerie wird die Wirkung der im Malersaal befindlichen Dekorationen beurteilt. Für die Höhenlage des Fußbodens des Malersaales, der 1,1 m über dem Fußboden des zweiten Stockes liegt, war die notwendige Höhe der Hinterbühne maßgebend. In diesem Fußboden dient ein der Bühnenrückwand nahe liegender Querschlitz, der fast die ganze Breite des Saales zwischen den Treppenhäusern einnimmt, zum Durchreichen der Dekorationsstücke. Der an der Querwand verbleibende schmale Deckenstreifen, der im Fußboden neben dem Schlitz liegt, wird ebenso wie die im Bühnenhause liegende benachbarte Galerie von der Rückwand frei getragen, während der nach außen hin liegende Dekkenteil 3 Unterzüge, die der Querwand parallel liegen, aufweist. Von diesen befindet sich einer, ein von Treppen- zu Treppenhaus reichender Blechträger, am Rand des Schlitzes, zwei liegen über den aus Eisenfachwerk gebildeten Korridorwänden der unteren Geschosse. In Höhe des Fußbodens des Malersaales wurde für die Entlastung der Rückwand des Bühnenhauses gegen Winddruck eine wagrechte Aussteifung erforderlich, die sich zwischen die Seitenwände des Bühnenhauses spannt und eine eigenartige Form erforderte, die Abbildung 3 in No. 15 darstellt. Ferner gibt Abbildung 4 ein Bild der wagrechten Aussteifung des Sturzträgers der Hinterbühnenöffnung, die im Fußboden der schmalen Bühnengalerie gleichfalls in Form eines Gitterträgers ausgebildet worden ist, der sich zwischen die Treppenhäuser in ganzer Weite spannt.

Das Magazin, im Grundriß des Obergeschosses 12,8 und 30,3 m im Lichten messend, hat ein Kellergeschoß von 4,85, ein Erdgeschoß von 8,2 und Dachgeschosse von 3,35 und 4,4 m Höhe. Die vorhandenen drei massiven Decken dieses Bauteiles werden von einer in der Richtung der Langwände gestellten Säulenreihe und durch die Langwände selbst getragen. Die Einrichtungen zur Lagerung der Dekorationsstücke befinden sich im hohen Erdgeschoß. Die Tragkonstruktion des rd. 10m hohen Magazin-Daches besteht aus Dreigelenkbindern, auf welche die Zwischendecke des Dachgeschosses gelenkartig gelagert ist. Die statische Wirkung der vorgeschriebenen Konstruktionen in bezug auf lotrechte Lasten und Windreaktionen ist durch das Vorhergegangene geklärt.

Ueber die besonderen Maßnahmen, welche die Aussteifung des Bühnenhauses in wagrechter Ebene gegen Winddruck erforderte, sei folgendes bemerkt (vergl. die nebenstehenden Abb. 12 u. 13): Zwischen den Obergurten der Schnürboden-Träger liegt ein vollständiger Kreuzverband, der alle vom Dachaufbau nach dort übertragenen und auch die dort unmittelbar angreifenden Windkräfte, die in Richtung der Hauptachse des Gebäudes wirken, in die Seitenwände des Bühnenhauses verteilt. Diese sind in Gemeinschaft mit den vier zwischen den Auflagerpfosten der Schnürboden-Träger liegenden senkrechten Diagonalkreuzen imstande, diese erheblichen Windkräfte in den Kranz des Hauptgerüstes hinunter zu übertragen. Wirkt der Wind normal zur Hauptachse, so übernehmen die Windverbände die gleiche Aufgabe. Die Wirkung der Kreuzverbände und die gleichmäßige Verteilung der Windkräfte in den gesamten Unterbau wird übrigens wesentlich durch eine volle Decke gefördert, die in Höhe der Obergurte der Schnürbodenträger zwischen Hilfsträgern verlegt ist und gleichzeitig eine feuersichere Trennung zwischen Schnürboden und Dachraum herbeiführt. Nicht massiv geschlossen ist natürlich der Deckenteil innerhalb des Lüftungsschlotes, wo sich die verstellbare Rauchklappe befindet. Der Fußboden des Schnürbodens, ein durchbrochener Holzbelag zwischen eisernen Hilfsträgern, die in den Untergurten der Schnürbodenträger angeschlossen sind, darf aus bühnentechnischen Gesichtspunkten wagrechte Kreuzverbände nicht enthalten; ebenso verbieten sich Versteifungskreuze in lotrechter Ebene zwischen den Gitterträgern, die an sich erwünscht sind. Dem Traggerüst sind neben den vorerwähnten Windkräften noch alle diejenigen zu überweisen, die auf den über die seitlichen Anbauten hinausragenden Teil des Bühnenhauses treffen; auch die auf jene entfallenden Windkräfte kamen hinzu, soweit die Anbauten nicht durch vorhandene standfähige Wände gesichert waren. In jedem Falle jedoch wurde nebenher die Standfähigkeit dieser Anbauten voll ausgenutzt. Zu wagrechten Aussteifungen der Bühnenhauswände konnten innen nur die leichten Arbeitsgalerien ausgebildet werden. Hauptsächlich aber mußten letztere außerhalb des Bühnenraumes in den Decken der Anbauten untergebracht werden. Die Dächer der das Bühnenhaus umgebenden Anbauten sind nun so entworfen (vergl. die Ausführung S. 125), daß sie in ihren oberen Anfallinien keine oder nur geringe wagrechte Windlasten auf die Wände des Bühnenhauses übertragen. Auf deren oberen Teil wirken also unmittelbar nur die Windlasten, die auf die Fläche zwischen den Dachanfallinien der Anbauten und der Obergurtebene der Schnürbodenträger treffen und die je zur Hälfte als in diesen Begrenzungslinien zusammengefaßt wirkend angenommen werden können. Der nach oben entfallende Betrag wird, wie bereits angeführt, durch den Verband in Höhe der Obergurte in die Umfassungswände geleitet, während der nach unten entfallende Teil in folgender Weise übertragen wird:

Bei Wind in der Richtung der Hauptachse auf die vordere Bühnenhauswand werden die oberen Teile der inneren Hauptsäulen der vorderen Bühnenhauswand als Kragträger beansprucht und durch zwei geneigte, über dem Endfeld des Dachbodens vom Zuschauerhaus stehende Stäbe gehalten. Dabei wirkt der Kopfkranz der Hauptstützen zwischen den beiden inneren gegen Winddruck biegungsfest. Bei Gegenwind überträgt der Verband im Fußboden der offenen Galerie diese Windkräfte in die inneren Seitenwände des Treppenhauses. Wirkt der Wind senkrecht zu den Seitenwänden, so werden die entsprechenden Windbeträge durch Verbände aufgenommen, die in den obersten Arbeitsgalerien liegen, und auf die Vorder- und Rückwand des Bühnenhauses verteilt.

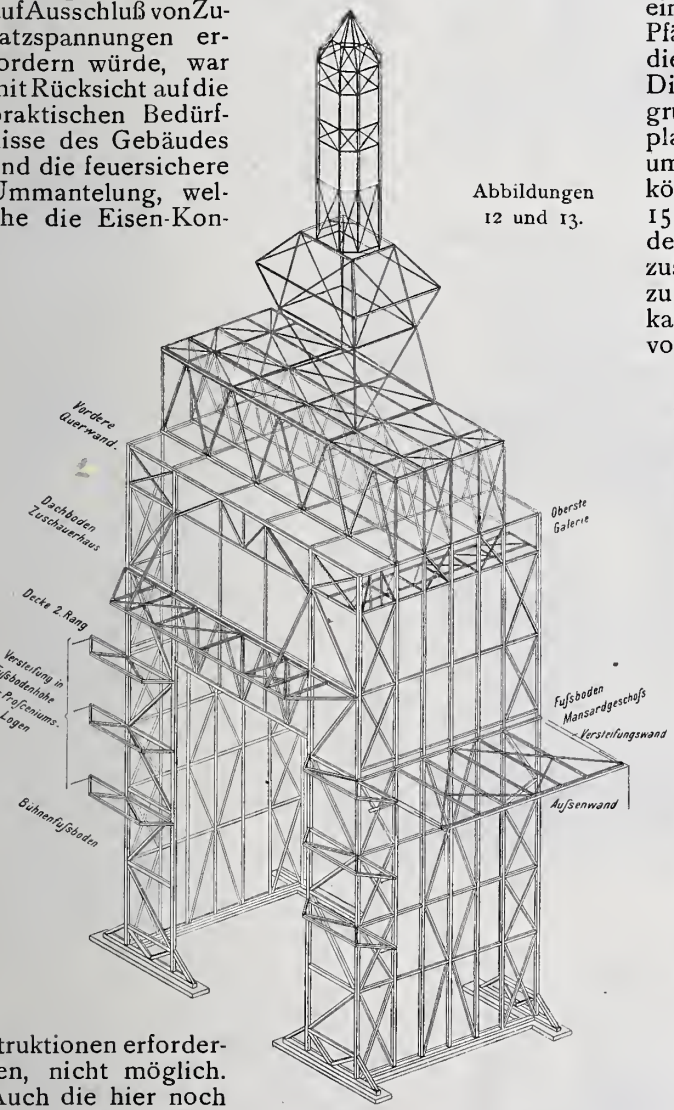
Soweit die Windkräfte, welche die Bühnenhaus-Anbauten treffen, von den Wänden der letzteren nicht mehr aufgenommen werden können, finden die entsprechenden Uebertragungen in die Bühnenhauswände durch die nachbenannten Verbände statt:

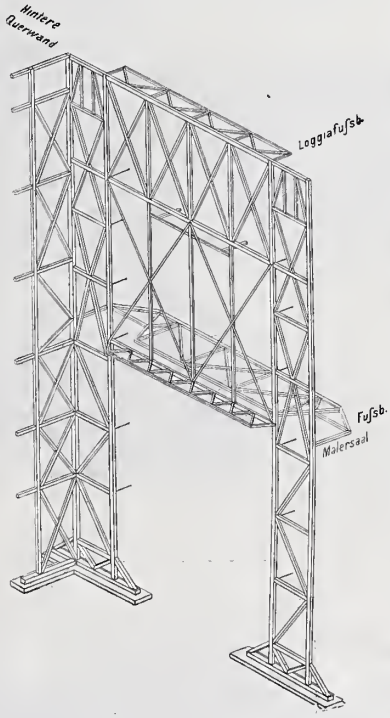
Bei Wind in der Längsrichtung wirkt auf der Vorderseite des Bühnenhauses der Verband im Dachboden des Zuschauerraumes (vergl. Ausführung S. 94), während auf der Rückseite der im Fußboden des Malersaales angeordnete eigenartige Träger zur Geltung kommt. Die auf die seitlichen Anbauten treffenden Windlasten, welche die Aufnahmefähigkeit der Wände der Anbauten überschreiten, werden in die Querwände des Bühnenhauses durch Verbände übertragen, die in der Breite der Seitenwände und der Tiefe der Anbauten in die Fußböden der Mansardgeschosse (+ 16,30) verlegt sind. Die in den Decken liegenden wagrechten Windverteilungsträger sind dabei im allgemeinen in der Art ausgebildet, daß die Deckenträger als Steifen dienen, während die Diagonalen aus straff aufgenieteten Flacheisen und die Gurte aus besonderen Winkel- oder [- Eisenstäben gebildet sind. Die beschriebenen Verbände sind in den Abbildungen 12 und 13 im Zusammenhange mit dem Hauptgerippe des Bühnenhauses räumlich dargestellt. Diese Skizzen und auch der Grundriß (Abb. 3, S. 95) lassen noch erkennen, daß die beiden neben der vorderen Bühnenöffnung aufgestellten Hauptsäulen außer den bereits beschriebenen Windversteifungen in ihrer Höhe noch dreimal durch seitliche, in den Fußböden der Proszeniumslogen verlegte Gitterversteifungen in wagrechter Ebene gehalten werden, damit diese langen Stützen nicht seitlich ausknicken. Die Stützen der hinteren Bühnenhauswand lehnen sich gegen die Wände der dort anschließenden Treppenhäuser, welche zur Aussteifung der Stützen durch geeignete Verankerung Gelegenheit gaben.

Dem Einfluß der Längenänderungen bei Temperaturwechsel auf die an sich zusammenhängenden Eisenkonstruktionen wirken zwei Dehnfugen entgegen, die zwischen Zuschauerhaus und Bühnenhaus einerseits und zwischen diesem und dem Magazin anderseits angeordnet sind und die Eisenverbände in ganzer Höhe des Gebäudes von einander trennen. Auch die Vermeidung starrer Knotenpunkte bei der Lagerung der Hauptträger auf den Stützen, wobei nur Verschraubungen mit bequem eingerichteten Bolzenlöchern in Frage kommen, ebenso die Verschraubung aller Pfetten an den Bindern und der Deckenträger an den Unterzügen u. a. zählen zu den Umständen, die in Verbindung mit den üblichen Arbeitsspielräumen die Starrheit der Konstruktionen erheblich mildern. Gelenke und weitere bewegliche Verbindungen überall da anzubringen, wo eine strenge Theorie sie im Hinblick auf Ausschluß von Zusatzspannungen erfordern würde, war mit Rücksicht auf die praktischen Bedürfnisse des Gebäudes und die feuersichere Ummantelung, welche die Eisen-Konstruktionen erforderten, nicht möglich. Auch die hier noch getroffene Voraussetzung, daß sich bei solchen Bauten die an sich verschiedenen Baustoffe (Eisen und Mauerwerk) in bezug auf die Standfähigkeit einander gegenseitig ergänzen müssen, würde einer strengeren theoretischen Lösung stets entgegenstehen. Im vorliegenden Falle, der in seiner Ausführung der auch sonst geltenden Uebung bei Hochbauten entspricht, kommt günstig noch in Betracht, daß eine einseitige Verteilung der Gesamtheit der Nutzlasten, die an sich immer nur mäßig groß sind, nicht eintritt, scharfe Temperaturwechsel bei den Eisenfachwerkwänden, die gleichmäßiger Temperatur ausgesetzt sind, nicht vorkommen können und die über die Dächer der Anbauten hinausgehenden Bühnenhaus-Wände in vollem Mauerwerk ausgeführt sind, wodurch der ungünstige Einfluß einseitiger Sonnenbestrahlung auf die Eisenkonstruktionen gleichfalls ausscheidet. Auch darf hier die eigenartige Ausbildung des Bühnenhaus-Daches nicht unerwähnt bleiben, das ganz vorwiegend auf dem inneren Tragkörper ruht, der eine nur mäßig große Basis besitzt. Die zur Verwendung gelangten Eisenkonstruktionen wiegen:

Trägerlagen und Platten	270 t
Treppen	25
Stützen	65
Bühnenhaus-Wände	207
Deckenverbände	35
Dach des Zuschauerhauses	60
Dach des Bühnenhauses nebst Dachreiter	106
Malersaal, Anbauten, Eckbau	35
Magazin	42
Rangkonstruktion	23
Verschiedenes	10
zusammen	878.

Abbildungen 12 und 13.

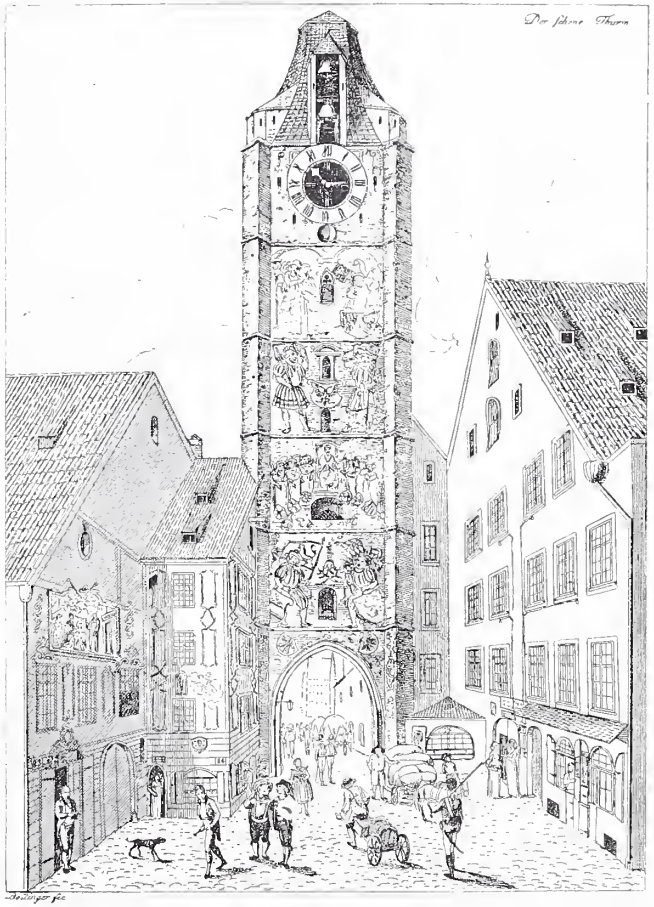




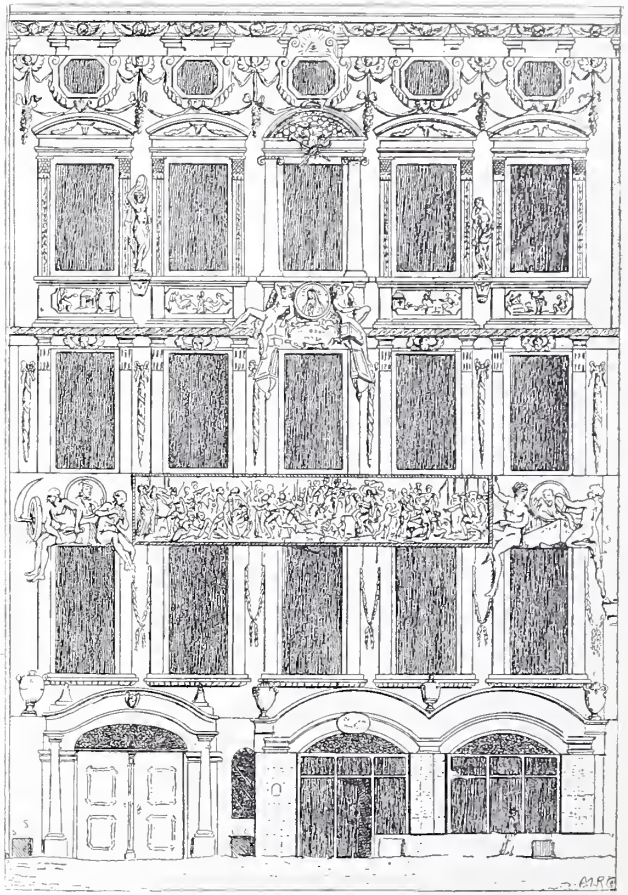
Auch über den Grundbau des Theaters seien noch einige Mitteilungen gemacht. Es stehen in ihm rd. 1300 Pfähle von durchschn. 32 cm Durchm. am Stammende, die mit ihren Köpfen 30 cm unter Niedrigwasser liegen. Die Pfähle sind nach der jeweiligen Tieflage des Baugrundes 12 bis 14 m lang. Die Bühnenhaus-Grundplatte ist 1 m stark; ihr mittlerer Teil liegt 1 m tiefer, um die Versenkungstische der Bühne aufnehmen zu können. In die Grundplatte ragen die Pfahlköpfe rd. 15 cm tief hinein. Es war möglich, nach Beendigung der Rammarbeiten die Pfahlköpfe im Trockenen abzuschneiden und den Stampfbeton ebenso herstellen zu können — ein verhältnismäßig trockener Sommer kam den Arbeiten zu statten — indem man ein Netz von Sickergräben anlegte, die unter der Straße hinweg mittels Tonröhren bis zu dem kleinen Kiel geführt wurden. Das städtische Tiefbauamt konnte es zudem ermöglichen, den Wasserspiegel des Kleinen Kiel für die Dauer der vorerwähnten Arbeiten möglichst tief zu halten. Nur die Platte unter dem Bühnenhaus erforderte zur Entfernung des Wassers aus der Baugrube die Hilfe von Handpumpen, während bei den Gründungsarbeiten der Versenkung noch eine recht leistungsfähige Kreiselpumpe zu Hilfe kam. Die Bodenarten waren übrigens an sich für Wasser schwer durchlässig, sodaß hierdurch der Wasserzudrang zur Baugrube sehr erschwert wurde. Wären diese günstigen Umstände nicht eingetreten, so hätten die Grundbauten voraussichtlich unter dem teilweisen Schutz von Spundwänden ausgeführt werden müssen.

Wo erforderlich, wurde die Betonplatte mit Eiseneinlagen versehen, die durch besondere, lotrecht gestellte Eisenschienen mit den Pfahlköpfen verbunden wurden. Die Bühnenversenkung erhielt gegen das Eindringen des Grundwassers nur eine Schutzschicht, was die Aufstellung einer Flügelpumpe mit elektrischem Antrieb notwendig machte, um das sich dort ansammelnde Schwitzwasser von Zeit zu Zeit entfernen zu können. Die Tragfähigkeit eines Pfahles ist mit 20 t in Rechnung gestellt, wogegen bei dem sehr erheblich verdichteten Boden 0,5 kg/qcm Pressung zugelassen worden sind. Belastung der Korridore und Rangkonstruktionen durch Menschengedränge mit 400 kg/qm;

Das alte Münchener Rathaus. Fassade gegen den Marienplatz. Malerei 1778 von August Demel.

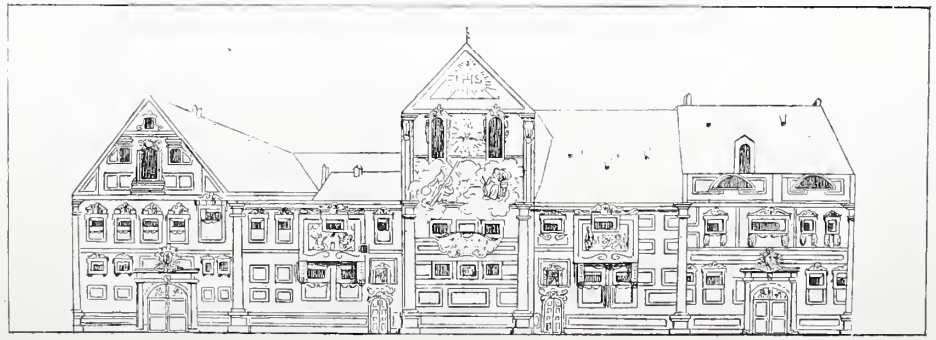


Der „schöne Turm" in München als Abschluß der Chufringer- (Kaufinger-) gegen die Neuhauser-Straße; 1481 bemalt, 1807 abgetragen.



Das Claudi-Cler-Haus in der Kaufinger-Straße in München.

Das Mittelbild „Raub der Sabinerinnen von Christoph Schwarz (XVI. Jahrh.). Die Architektur von C. B. Asam gemalt (XVIII. Jahrh.). Durch Brand zerstört.



Fassadenmalerei einst und jetzt.

Das „Riedler-Regelhaus" 1782 aufgehoben, 1803 abgebrochen. An dessen Stelle der Königsbau (Nordfront des Max Joseph-Platzes) in München.

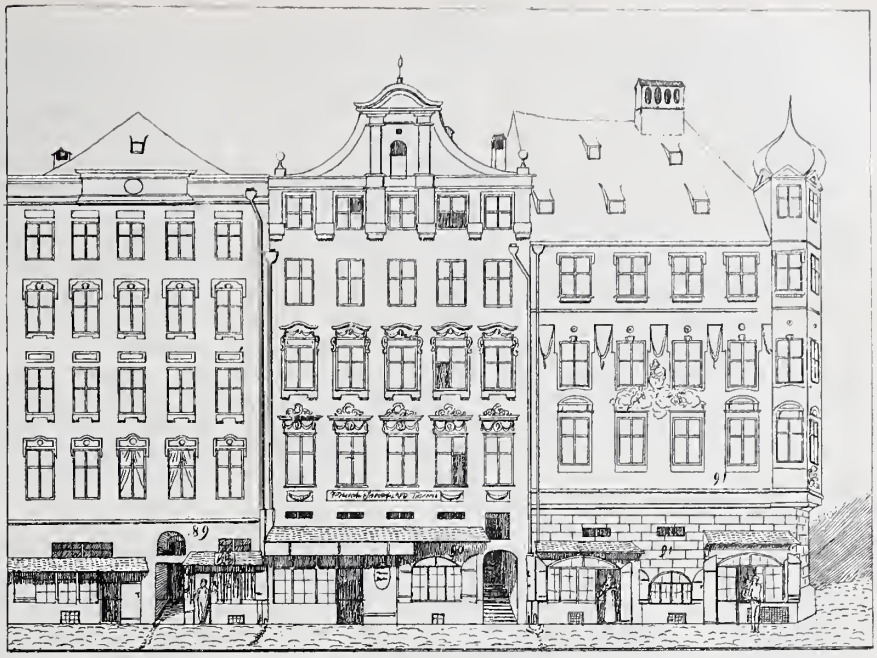
für die Zimmer reichten 250 kg/qm zusätzliche Belastung aus. Windannahme 125 kg/qm, für das Bühnenhaus jedoch, soweit es die Anbauten überragt, 150 kg/qm, für die Laterne 200 kg/qm. Für alle Eisenkonstruktionen sind 1000 kg/qcm Spannung zugelassen worden.

Die vorbeschriebene Bauweise hat sich in ökonomischer Beziehung und bis heute auch mit Rücksicht auf ihre Beständigkeit durchaus bewährt. Die Vorteile des gewählten Eisenbaues kommen besonders bei dem Bühnenhause recht zum Ausdruck. Während nämlich bei massiver Ausführung die Stärke der Wände in den oberen Teilen 0,9 m betragen und

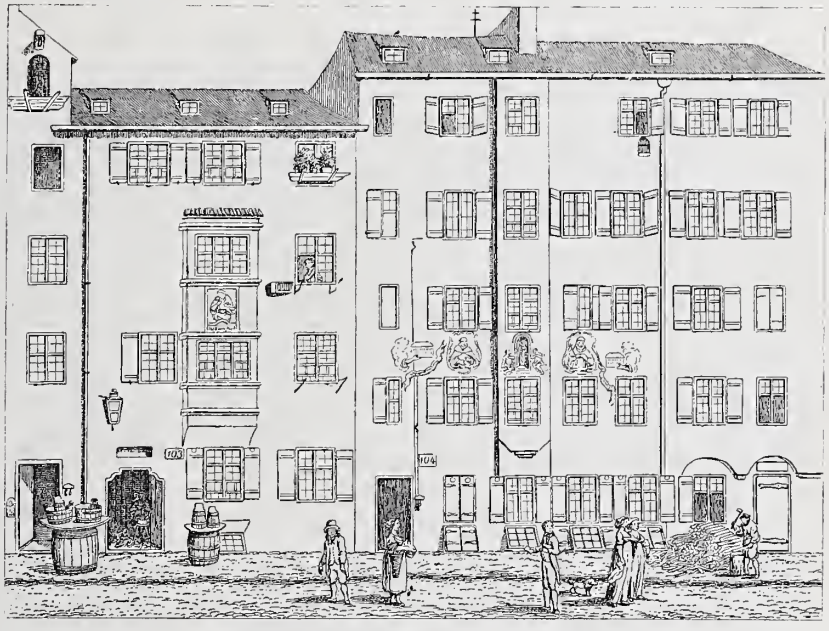
nach unten hin bei den Seiten-Wänden bis auf 1,3 m, in den Giebelwänden bis auf 1,6 m zugenommen hätte, war es hier möglich, bei den Seitenwänden in ganzer Höhe mit 40, bei den Giebelwänden mit 51 cm Stärke auszukommen, was für eine sachgemäße und preiswerte Herstellung der unter Wasser auszuführenden schwierigen Gründungen von großer Bedeutung war.

Für die in deutschen Großstädten zu errichtenden Geschäfts- und Bureaugebäude ist nachgerade das Bestreben, von der alten Massiv-Bauweise auf leichtere, raumersparende Konstruktionen überzugehen, aus dem Wunsche heraus ein recht brennendes geworden, weil es nicht mehr zu den Seltenheiten gehört, daß an solchen Orten, bei besonders begehrten Bauplätzen, der Grund und Boden mehr als das dreifache der Baukosten des Gebäudes ausmacht, selbst wenn seine allerbeste Ausführung vorausgesetzt wird. Einzelne schüchterne Beispiele ausgenommen, haben jedoch die raumersparenden Eisenhäuser in deutschen Großstädten noch keine Heimat gefunden. In ökonomischer Hinsicht wirkt ihrer Ausbreitung oft die Unregelmäßigkeit der Grundstücke hindernd entgegen, welche die Eisen-Konstruktionen verteuert und ihre schnelle Ausführung aufhält. Der schwerwiegendere Grund ist jedoch in der teilweise geringen Geneigtheit zu suchen, welche die Baupolizei-Behörden der Genehmigung derartiger Entwürfe entgegen bringen. Auch eine gleichartige Behandlung derartiger Baugesuche war nicht üblich. So war es z. B. noch vor wenigen Jahren in Berlin nicht möglich, für ein Grundstück in der Friedrich-Straße die Errichtung feuersicher ummantelter eiserner Frontwandstützen im Prinzip durchzusetzen, während ganz kurze Zeit danach in der Leipzigerstraße ein vollständiger Eisenbau entstand.

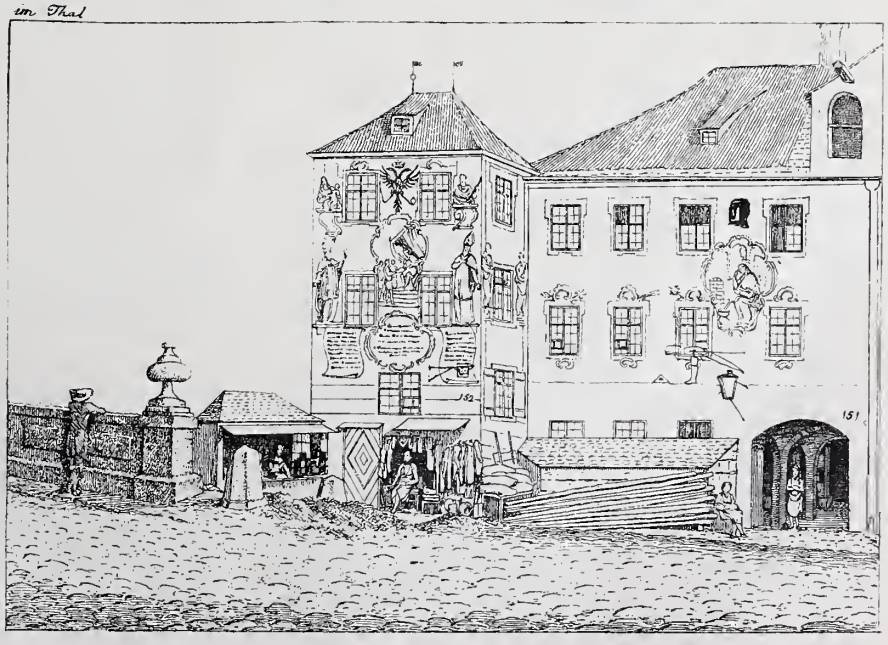
Derartige Erfahrungen führten wohl dahin, daß Konzessionssuchende langen Verhandlungen aus dem Wege gehen und Abweichungen vom Althergebrachten möglichst vermeiden. Das hat jedoch den Nachteil gezeitigt, daß wir uns in bezug auf Errichtung zeitgemäßer Großstadt-Gebäude nach Ansicht der Ausländer in einer teilweisen Rückständigkeit befinden. Es ist nun nicht zu verkennen, daß bei der gegenwärtigen Uebung, welche Mißbräuche bei der Anwendung neuer Bauweisen durch Ungeübte und z. T. auch Uebelwollende ausschließt, das Kapitel der Einstürze von Neubauten und einzelner Teile derselben nach Mög-



Das Roseneck in München. Südwestecke vom Marienplatz. Zerstört durch Umbau. Bild der Madonna als „Rosa mystica".



Haus „Zum Himmelsschäffler" am Färbergraben in München.



Das von Kaiser Ludwig IV. der Bäcker-Innung im Jahre 1323 geschenkte Haus in München im Tal, an der ehemaligen Hochbrücke. — Beide unteren Häusergruppen in den 1870er Jahren abgetragen.

Fassadenmalerei einst und jetzt.

lichkeit eingeschränkt wird. Anderseits wird jedoch mit Rücksicht auf höhere Wirtschaftlichkeit und auf erwünschte Fortschritte im Bauwesen auch in Deutschland eine andere Stellungnahme in dieser Angelegenheit nicht dauernd von der Hand gewiesen werden können. Um nun z. B. zu verhindern, daß die Anwendung neuer Bauweisen keine ungünstige Einwirkung auf die Sicherheit der Häuser ausübt, wäre die Uebertragung höherer Verantwortlichkeit an bewährte Zivilingenieure und ausgezeichnete Fabriken, die für Leitung und Ausführung solcher Konstruktionen in Frage kommen, sehr zu empfehlen. Dabei sei an den Erlaß des preußischen Ministers für öffentliche Arbeiten, betreffend die Verantwortlichkeit für die Sicherheit der Baukonstruktionen in Preußen vom 17. November 1903 erinnert. Nach dieser Verordnung kann nach eingeholter Genehmigung der Regierung die Entlastung der Lokal-Baubeamten durch anerkannt tüchtige Zivilingenieure oder bewährte Unternehmer-Firmen erfolgen, welche die Verantwortung für ihre Berechnungen dem Lokal-Baubeamten gegenüber zu übernehmen haben. Ließe sich ein derartiges Verhältnis nicht auch auf die Ausführung schwieriger Baukonstruktionen ausdehnen? Auch ein Hinweis auf die Bestimmungen über die zivilrechtliche Verantwortlichkeit für Leistungen der Architekten und Ingenieure, aufgestellt vom „Verbande deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine", ist hier am Platze.

An der größeren Verwendungs-Möglichkeit des Eisens bei Hochbauten hat die deutsche Industrie, wie die Eingabe des „Zentralverbandes deutscher Industrieller" an den Reichskanzler und die einschlägigen Ministerien der deutschen Bundesstaaten vom 27. April 1904 lehrt, gleichfalls ein lebhaftes Interesse.

Wäre es darum weiterhin nicht angezeigt, daß die in neuester Zeit zusammengetretene Kommission für Vornahme von Festigkeitsversuchen für eiserne Hochbauten, die von Vertretern des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, des Kultus-Ministeriums und des Brückenbau-Vereins gebildet wird, der hierfür seine reichen Mittel zur Verfügung stellt, sich dahin erweitert, daß mit der so geförderten Erkenntnis der Festigkeits-Eigenschaften des Eisens auch seine vermehrte Verwendungsmöglichkeit in den Kreis der Arbeitstätigkeit geschlossen wird? Damit würde der Weiterentwicklung des Eisenbaues in doppelter Weise gedient werden.

Mit Entwurf und Berechnung aller Konstruktionen des geschilderten Bauwerkes war der Verfasser betraut, während die Eisenkonstruktionen von Steffens & Nölle A.G. in Berlin ausgeführt wurden, die auch die zahlreichen Einzelzeichnungen unter Mitwirkung des Verfassers ausarbeiteten. Die Aufstellung der Konstruktionen einschl. Ausarbeitung der Zeichnungen erfolgte im Laufe von 9 Monaten. Als örtlicher Bauleiter erwarb sich Architekt Hänicke in Kiel Verdienste. —

Fassadenmalerei einst und jetzt.

Hierzu die Abbildungen Seite 128 und 129.

Noch nicht sonderlich lange ist es her, da rief alle Welt nicht nur in den Fest- und Wohnräumen nach Farbe, sondern man wollte diese in reichstem Maße auch für die Straße wieder haben. Die Fassadenmalerei, in der die Kunst der Renaissance gleichwie auf dem Gebiete der Fresken als Innendekoration so Hervorragendes geleistet hatte, das dann vom Barock und in beschränktem Maße selbst noch vom Rokoko übernommen wurde, sollte neuerlich auferstehen.

Hatten der romanische Stil und die Gotik die Fassadenmalerei wohl nur in bescheidenem Umfang geübt, obgleich die Neuzeit Manches unter späterer Tünche Verborgene wieder aufdeckte, so waren sie damit an wettergeschützten Orten ungleich freigebiger. Der Kreuzgang des Benediktinerklosters Emaus zu Prag, die Vorhalle der Heiliggeistkirche zu Landshut a. d. Isar, der Torgiebel des alten Schlosses Grünwald bei München usw. beweisen es. Das Erbe der voraufgegangenen romanischen Periode war es, das fortwirkte; denn diese, an die Wandverkleidungen mit Teppichen gewohnt, übertrug diese Vorliebe für die farbige Wanddekoration auf die offenen Bogengänge der Burgen, wofür Schloß Runkelstein bei Bozen mit seinen Fresken wohl als typisch bezeichnet werden kann.

Vom sonnigen Süden mit seinem minder nebel- und regenschweren Himmel wanderte die Freude an dem bildlich farbigen Mauerschmuck nach dem sonnenärmeren Norden und manches alte, abseits von den kriegerischen Heerstraßen der Vergangenheit in entlegenem stillen Berg- und Waldtal geborgene Kirchlein und Kloster mag unter Mörtelbewurf solch' ein Denkmal alter Kunst noch bewahren.

In der ganzen Kunstweise der Renaissance, die in Italien der Hauptsache nach an die Antike anknüpfte, lag es, daß sie in ihrer Bilderfreudigkeit auch diese Kunstübung aufgriff und gerade der deutsche Süden, der langsam, bedächtig, aber deshalb nur um so eigenartiger die Formen der Spätgotik in die der Renaissance umbildete, die ihm der Verkehr über die Alpen vermittelte, war daher dazu bestimmt, auch dieser dekorativen Kunst Eigengepräge zu geben.

Wenn Italien auch selbst in der Außendekoration dem Marmor, dem musivischen Bilde meist den Vorzug vor dem Fresko gab, dieses mehr den Innenräumen zuwies, so lag das hauptsächlich an der leichten und billigen Beschaffung der hierzu nötigen Materialien. Venedig und Murano lieferten farbige Glasplättchen und Stifte in Menge und die Apenninen und Alpen farbigen Marmor im Ueberfluß. Nur dort konnte man sich die verschwenderische Pracht leisten, wie sie z. B. die Fassaden der Dome zu Orvieto, Siena usw. zeigen. Diesseits der Alpen mußte man bescheidener sein.

Als die Renaissance über den Brenner den Weg nach dem deutschen Süden gefunden hatte, waren es außer den ausschlaggebenden reichen Handelsstädten Nürnberg, Augsburg usw. insbesondere die bedeutenderen Fürstenhöfe, wo sie gastliche Aufnahme und Pflege fand. Namentlich die Wittelsbacher in München wandten ihr rasch ihre Gunst zu. Der später niedergebrannte St. Georgs-Saal der zweitältesten Münchener Herzogs-Residenz, der Neuveste, war eines der hervorragendsten Werke des „wälschen" Stils auf deutschem Boden, der schon im ersten Drittel des XVI. Jahrhunderts bei Umbauten jener Neuveste seinen Einzug in München hielt. Es entstand dann die Bücherei und Raritätenkammer, das später sogenannte „Antiquarium" in der jetzigen Münchener „alten" Residenz mit der daran schließenden Rocaille-Loggia im Grottenhof, deren treffliche Fresken nach Friedrich de Sustris und seines Nachfolgers Peter Candids Entwürfen ausgeführt wurden.

Gleichfalls in der ersten Hälfte des XVI. Jahrhunderts (1537) wurde die Residenz in Landshut a. d. Isar zu bauen begonnen, in deren Fresken in den Gemächern sowie in den Bogengängen des Hofes, wo die Malerei nun allerdings bis auf ganz geringe Reste zerstört ist, sich italienische und deutsche Kunstart geltend machen und zwar zu gleicher Zeit, in der auch das berühmte Augsburger Fuggerhaus seinen inneren malerischen Schmuck erhalten haben dürfte. Dann folgte die innere Neugestaltung der Burg Trausnitz ob Landshut und ungefähr zur selben Zeit (1597), da Herzog Maximilian I. den Bau seiner Residenz in München begann, lieferte H. Pachmaier, der „Visierer", seine Entwürfe für die Bemalung der Fassade des „Landschaftshauses" in Landshut, die 1590 von H. G. Khnauf ausgeführt wurden.

Diese Fassade, außerordentlich reich mit Bildnissen bayerischer Fürsten, Allegorien, Festons usw. bedacht, mußte die Lust, Aehnliches in beschränktem Maße nachzuahmen, ganz besonders gereizt haben. Die von Herzog Maximilian erbaute Residenz in München, deren Fassade bis auf die beiden Marmorportale und die Nische für die Madonnenstatue nur mit gemalter Architektur bedacht wurde, gab einen weiteren Anstoß zur Vorliebe der farbigen Dekoration von Straßenfronten der Häuser, wie die 1572 der heiligen Elisabeth geweihte Herzogspitalkirche zeigt, die heute noch die Reste trefflicher Bemalung besitzt. Die spätere Zeit hat insbesondere in den größeren Städten das meiste von dem, was nicht ohnehin schon der Zerstörung durch den Witterungseinfluß anheim gefallen war, aus Neuerungssucht und Unverstand zugrunde gerichtet. Die Zopf-, Empire- und die Biedermeier-Zeit waren in den Großstädten meist in anderer Richtung dekorativ tätig, bevorzugten mehr die plastische Fassadendekoration, als daß noch Neues von einiger Bedeutung hätte in farbiger Art dort entstehen können. Die Fassadenmalerei flüchtete hinaus auf's Land, wo sie, wie in Oberammergau, Mittenwald, Partenkirchen usw. reizvolle Werke schuf, die heute angestaunt und als „Volkskunst" gepriesen werden, womit bei Unkundigen die Vorstellung erweckt wird, als hätte damals jeder Gebirgsbauer den Pinsel wie ein versteckter Correggio führen können. Das ist nun aber doch nicht der Fall, sondern die wandernden Kirchenmaler, die ländliche Pfarr-, Wallfahrts- und Klosterkirchen mit ihren Werken schmückten, waren auch die Schöpfer dieser Wandmalereien an den Bauernhäusern und den Häusern kleiner

Orte. Diese Wanderkünstler besaßen meist einen ziemlichen Vorrat von Kupferstichen und Holzschnitten nach Werken namhafter italienischer, französischer und niederländischer, auch deutscher Künstler, mit denen namentlich von Augsburg aus in Einzelblättern ein ebenso schwunghafter als ergiebiger Handel getrieben wurde. Wer aus den einschlägigen graphischen Sammlungen solche Blätter aus der Berninischule, nach Arbeiten von Rubens, van der Werff, Carracci, L. v. Leyden u. a. kennt, wird sofort da und dort die Verwandtschaft dieser und jener Szene oder Figur in den Malereien herausfinden. Das schadet aber auch nicht, denn in dem Sinne, daß mit diesen, oft recht schlichten und bescheidenen Malereien Kunstfreudigkeit in die Menge getragen wurde, war es in der Tat echte Volkskunst, eine richtige und erneute Biblia pauperum.

Noch vor einigen fünfzig Jahren trug nicht nur die gesamte Fassade des alten Münchener Rathauses solchen malerischen Schmuck und zwar gelb in gelb, wie ihn noch der Kaiser- und Kapellenhof der Residenz aufweisen. Da gab es gemalte Festons, Pilaster, Büsten, Allegorien, Putten usw. in reicher Zahl. An der Fleischbank war über dem Eingang in einem grotesken Riesenbild die Schlachtung eines Ochsen dargestellt; das Haus der Bäcker-Herberge im Tal an der Hochbrücke wies Heiligenbrustbilder, Kartuschen mit Inschriften usw. auf; in der Kaufingerstraße zeigte das Claudi-Cler-Haus nebst hübschen dekorativen Figuren, Emblemen u. dergl. eine gelungene Darstellung des Raubes der Sabinerinnen und das benachbarte „Pesthaus" ein prächtiges Urteil Salomonis, beide dem Christoph Schwarz zugeschrieben. An einer nicht geringen Anzahl von Häusern in den alten Stadtteilen gab es Madonnen- und sonstige Patronatsbilder, wie St. Florian, Benno usf. in nicht selten trefflicher Auffassung und prächtiger Umrahmung.

Mit all dem hat die neuere Zeit aufgeräumt, so gut wie nichts mehr ist davon geblieben. Am alten Rathausturm wurden zwar wieder Malereien angebracht, der Onophrius — oder wie ihn die Altmünchener titulierten „Christoph am Eiermarkt" — wurde erneuert, doch das meiste Uebrige und sogar Beste fiel Neu- und Umbauten zum Opfer. Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts schien es zwar einmal, als sollte da und dort jene ständige Bild- und Farbenfreudigkeit der Straße wieder aufleben. Es wurden nicht nur die Fresken am Bamberger Rathaus, die in Prachatitz im südlichen Böhmen und an anderen Orten vor weiterem Verderben geschützt und erneuert; nicht nur die Sgraffiti am Schwarzenberg-Palast am Hradschin zu Prag wurden wiederhergestellt, sondern auch anderwärts wurde diese und jene Technik des farbig-bildlichen Fassadenschmuckes wieder aufgenommen. So entstanden z. B. in der Münchener Schellingstraße die vom Dach bis zum Sockel mit Fresken bedeckten „Fürstenhäuser", wohl eine der umfangreichsten Versuche für jene Technik in der Neuzeit. Das Hotel Bellevue, Häuser an der Perusa-, Fürsten- und Schwind-Straße, der Löwenbräukeller und etliche andere Neubauten mit kleinerem oder ausgedehnterem Schmuck dieser Art reihen sich an; aber ebenso wie in Augsburg mit den Malereien am Fuggerhaus schlimme Erfahrungen so gut wie anderwärts gemacht wurden, wo die Kohlen- die Holzheizung verdrängte, ging es auch in München. Die Fresken halten den atmosphärischen Einflüssen meist so wenig stand, wie die enkaustischen Malereien an der neuen Pinakothek.

Allerdings steigen in jüngster Zeit dem mit der Sache Vertrauten nicht unberechtigte Zweifel über die Behauptung auf, daß der Kohlenrauch samt dem schwefeligen Niederschlag allein schuld an der raschen Zerstörung von Wand-Malereien sein sollen. Diese Bedenken werden besonders stark genährt durch den verschiedenen Zustand der erst vor einigen Jahren hergestellten Residenz-Fassade in München. Während der Teil, der nur lediglich Architektur-Malerei enthält, noch völlig erhalten ist, weist der angrenzende am sogenannten „Stöckel" oder „Gartenhaus" schon sehr schlimme Zerstörungen auf und zwar auffallenderweise im Gelb, also der nämlichen Farbe, die sich im Kapellen- und Kaiserhof auch an der Wetterseite durch Jahrzehnte widerstandsfähig erwies. Es scheinen somit denn doch die richtige Handhabung der Technik und die einwandfreie Güte des Farben- und Verputz-Materiales ebenso eine Rolle zu spielen, wie beim Sgraffito, das am Prager Rudolphinum in der gleichen Himmelsrichtung in einem Jahrfünft gänzlich zerstört war, während es am Schnirchhaus nach einem fünffachen Zeitraum noch keine Veränderung zeigte. So ist auch ein altes Freskobild der Kreuzigung Christi am Mittelturm des Münchener Isar-Tores noch gut erhalten, wogegen verschiedene andere Fresken nach wenigen Jahren verblichen und abblätterten.

Gewiß setzen Ruß und Staub dem gemalten Schmuck in den Groß- und Industrie-Städten erheblich zu, auch der Anbau des Münchener Justizpalastes ist ein Beweis hierfür; aber wenn eine Hausfront sich mit ihrer Achse von Nord- bis Südosten kehrt, so kann man ihr z. B. bei Münchens vorherrschender Windrichtung aus Südwest und West getrost jenen malerischen Schmuck angedeihen lassen, wenn man sich nur erst versicherte, daß die Arbeit weder einem Unerfahrenen anvertraut, noch mit minderwertigem Material ausgeführt wird und Ungeduld die nötige Austrocknung des Mauerwerkes nicht erwarten kann.

Zu welch' trefflicher Wirkung richtig bildmäßige Behandlung in dieser Hinsicht auch der schlichtesten Mauerfläche verhilft, davon ist beispielsweise die Klosterkirche in Beuerberg an der Loisach ein schlagender Beweis. Ihr schlichtes Portal, dessen gänzlich glatte Mauerumgebung mit dem dekorativ so reich bedachten eindrucksvollen Inneren in grellem Widerspruch stand, war dem Schöpfer ihrer Deckenfresken wohl ein Dorn im Auge. Und so schuf denn dieser Barockkünstler jenem eine ganz prächtige gemalte Architektur-Umrahmung, die mit Recht vor ein paar Jahren auf Staatskosten gelungen wiederhergestellt wurde.

Wenn Theodor Fischer schon vor einigen Jahren mit Erfolg daran ging, für den in München vorwiegend heimischen Putzbau die sgraffito-ähnliche Spritzmalerei anzuwenden (Elisabeth-Schulhaus), so fand er in Karl Zeh hierin einen sehr geschickten Nachfolger, der diese einfache, aber hübsche Technik, die silhouettenartig wirkt und wetterbeständig ist, mit Glück sogar auch auf Innenräume übertrug. Auch Dülfer bevorzugte die farbige Fassaden-Behandlung an der Außenseite des Münchener „Hotel Terminus" und an dem Hause der „Allgemeinen Zeitung", und in den Höfen beider Bauten hat er mit der farbigen Behandlung des einfachen Stuckornamentes unter dem Dachgesimse geradezu Mustergültiges und Vorbildliches auf diesem Gebiete geschaffen.

So vorzüglich ein hübsches, großzügig gehaltenes Freskobild schon für sich allein wirkt, die Eintönigkeit der Mauerfläche belebt und die damit geschmückte Fassade vorteilhaft aus ihrer Nachbarschaft heraushebt, so unerfreulich kann verständnisloses Schnörkelwerk, oder auf ohnehin schon gegliederte Architektur nochmals aufgemalte Architektur mit perspektivisch behandelten Säulen, Pilastern, Durchsichten u. dergl. wirken. Die Fassaden-Malerei soll immer nur dem Zweck dienstbar sein, eine Wandfläche zu beleben, deren Eintönigkeit zu unterbrechen. Dies kann schon durch eine Fensterumrahmung erzielt werden; anderseits aber geben die Lokalgeschichte einer Oertlichkeit, die Bestimmung eines Hauses, die Beschäftigung seines Eigentümers, dessen Familienchronik u. a. soviel Anhaltspunkte zu künstlerischer Zier, daß Niemand um Motive hierfür in Verlegenheit gerät. Die Alten haben es meisterlich verstanden, derlei auszunützen.

Die Chemie von heute besitzt doch so viele Hilfsmittel der verschiedensten Art, warum sollte es ihr nicht auch gelingen, die Farben der Fassadenmalerei haltbarer, widerstandsfähiger gegen atmosphärische Einflüsse zu machen. Es müßte dies doch um so leichter sein, als hierfür doch nur Mineral- d. h. Erdfarben in Betracht kommen. Im Interesse der Belebung unseres Straßenbildes wäre es, wenn der Fassaden-Bemalung wieder ein größerer Spielraum gewährt würde. Es könnte dadurch auch zu jener Jahreszeit, die keinen Blumenschmuck an Balkons und Fenstern zuläßt, der Straße unter unserem nebelreichen Himmelsstrich mehr farbig-freudigen und freundlicheren Charakter gegeben werden. —

Joseph Kirchner-München.

Vermischtes.

Schloß Prediama in Krain. Steinzeichnung von Karl Friedrich Schinkel aus dem Jahre 1816. (Hierzu eine Bild-Beilage.)

Auf der Bild-Beilage zu dieser Nummer veröffentlichen wir eine Steinzeichnung Schinkel's, die wenig bekannt ist, aber zu den schönsten Blättern dieses universalen Kunstgeistes gehört. Die Zeichnung entstand im Original auf der ersten Reise nach Italien, die Schinkel am 1. Mai 1803 mit seinem Freunde, dem Architekten Steinmeyer, antrat, und die über Dresden, Prag, Wien und Triest nach dem langersehnten Kunstlande führte. Auf der zweiten Reise, die Schinkel 1824 mit Waagen nach Italien machte, wählte er den Weg über die Schweiz. Das schöne Blatt ist ganz erfüllt von der romantisch-malerischen Auffassung des Meisters, die ihn während seines ganzen Schaffens nicht verlassen hat. Sie trat in seinen jüngeren Jahren in leidenschaftlicherer Weise in seinen Aufnahmen und Studien zutage und äußerte sich in den großen Entwürfen der zweiten Lebensperiode in abgeklärterer Art. Sein Schaffen war aber stets von ihr getrieben. Die große Natur der Gegend des Schlosses mußte dem schwärmerischen Geiste Schin-

kel's besonders zusagen. In einer Aufzeichnung schildert er sie mit den folgenden Worten: „Der Eintritt in Italiens schöne Gefilde kann dem Deutschen nicht frappanter sein als bei Triest. Auf einem Wege von 12 bis 14 Stunden wechselt plötzlich Klima, Gegend, Bauart, Sprache und Charakter der Nation. Die Gebirge von Steiermark und Krain, welche man auf dem Wege von Wien durchstreift, bieten abwechselnd große, rauhe und angenehme Szenen. Dichte Tannenwälder, dunkle, enge Felstäler und die Rauheit des Klima's, erzeugt durch die Höhe der Gegend, charakterisieren das deutsche Land. Vierzehn Stunden vor Triest steigt man aus dem letzten Tale deutschen Charakters beim Städtchen Planina in die Höhe und bleibt bis Triest auf der Oberfläche des Gebirges, das gleichsam den Damm des Meeres ausmacht". Aus dieser letzteren Gegend stammt das Motiv unserer Bild-Beilage. Schloß Prediama liegt bei der Südbahnstation Adelsberg, zwischen dieser und dem Dorfe Lueg. In der Nähe befinden sich vielbesuchte Höhlen, denen Schinkel seine Aufmerksamkeit in Form von zwei Skizzen gleichfalls widmete. Schloß Prediama jedoch hat ihn lange Zeit beschäftigt. Auf seiner Reise im Jahre 1803 schuf er vier Ansichten: eine Ansicht mit Feder und Pinsel in Tusche bei sonniger Beleuchtung, eine Federzeichnung von einem fernen Standpunkte aus, eine flüchtige Bleistiftzeichnung von einem nahen Standpunkte aus und eine Ansicht des Schlosses als Skizze in schwarzer Kreide. Wie lange Schinkel das Motiv des Schlosses und seiner wildromantischen Umgebung beschäftigte, erhellt daraus, daß er es nach langen Jahren, 1816, mit der Feder auf Stein zeichnete. Der Steindruck erfolgte durch Fr. Klinsmann in Berlin. Nach dem Steindruck ist unsere Bild-Beilage angefertigt. —

Wahlen der kgl. Akademie der Künste zu Berlin. Die kgl. Akademie der Künste zu Berlin hat gemäß ihrer Statuten im Januar d. Js. den Architekten Geh. Ob.-Brt. Professor Karl Hofmann in Darmstadt und den Bildhauer Prof. Hugo Lederer in Wilmersdorf zu ordentlichen Mitgliedern erwählt. Hofmann wurde 1856 in Herborn geboren und fand den Schwerpunkt seiner Tätigkeit in und bei Worms. Sein bedeutendstes Werk ist die architektonische Ausgestaltung der neuen Rheinbrücke bei Worms, die wir im Jahrgang 1900 No. 92 ff. veröffentlichten. Lederer ist jünger, stammt aus Mähren und gehört zu der Bildhauerschule, die den Naturalismus der Wirklichkeit zu monumentaler Kraft zu erheben weiß. Durch den bildnerischen Teil des Bismarck-Denkmals in Hamburg ist er in weiteren Kreisen bekannt geworden. —

Ehrendoktoren. Den Brüdern Wilbur und Orville Wright (Dayton, Ohio) wurden „in Anerkennung ihrer zielsicheren, kühnen und folgenreichen Lösung des Flugproblems" von der Technischen Hochschule in München auf einstimmigen Antrag der allgemeinen Abteilung die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften" ehrenhalber verliehen. —

Wettbewerbe.

Preisverteilung in den Schinkel-Wettbewerben des Architekten-Vereins zu Berlin. Die Aufgabe auf dem Gebiet des Hochbaues betraf den Entwurf zu einem Erziehungsheim. Den Schinkel-Preis und die Denkmünze für die beste Lösung erhielt die Arbeit „res severa" von Reg.-Bfhr. Hans Paul Herrmann in Berlin. Die Schinkel-Denkmünze allein erhielten die Reg.-Bfhr. Erich Richter, Arch. Joseph Scherer und Reg.-Bfhr. W. Seckt. — Als Aufgabe für Ingenieurwesen war die Umgestaltung der Wehr-, Schleusen- und Kraftanlage an der Weser bei Minden gestellt. Den Schinkel-Preis und die Denkmünze erhielt die Arbeit „Weserwerk" des Reg.-Bfhr. W. Todt in Charlottenburg, die Denkmünze der Reg.-Bfhr. Maaske in Oderberg in der Mark. — Die Aufgabe aus dem Gebiete des Eisenbahnbaues verlangte den Entwurf zur Herstellung einer Bahnverbindung von Troisdorf längs der vorhandenen rechtsrheinischen Bahn mit der Ahrtalbahn bei Bodendorf und mit der linksrheinischen Bahnstrecke bei Sinzig. Der Schinkel-Preis und die Denkmünze wurden zuerkannt der Arbeit „Verkehrspolitik" von Reg.-Bfhr. Otto Blunck in Berlin. Denkmünzen allein erhielten die Reg.-Bfhr. Georg Barth in Trier, Heinr. Knoch in Marienwerder, E. Martens in Cöln und Willy Wolf in Schwabstedt. —

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Bau eines Reform-Realgymnasiums mit Realschule für Elbing erläßt die Stadt unter den reichsdeutschen, in Deutschland ansässigen Architekten zum 15. Mai d. J. Für das erweiterungsfähig zu planende Gebäude ist ein unregelmäßiges, sich nach der Tiefe entwickelndes Gelände an der Grün-Straße in Aussicht genommen, für das eine zweite Zufahrt von Nordosten geplant ist. Mit dem Hauptbau sind eine Direktor-Wohnung und eine Turnhalle, mit dem 3000 qm großen Schulhof ein botanischer Garten und ein Garten für den Direktor zu verbinden. Ueber Stil und Material sind Vorschriften nicht gemacht; es ist nur gesagt, daß Wert darauf gelegt werde, daß der Bau sich in angemessener Form in das Stadtbild einfüge. Bausumme: 500000 M. 3 Preise von 3000, 1800 und 1000 M.; 2 nicht preisgekrönte Entwürfe gelangen auf Empfehlung der Preisrichter zum Preise von je 500 M. zum Ankauf. Eine Entscheidung darüber, ob einem der Bewerber die weitere Bearbeitung des Entwurfes und die Bauleitung übertragen werden, bleibt vorbehalten. Im Preisgericht befinden sich unter anderen die Hrn. Reg.- und Brt. Ehrhardt in Danzig, Brt. Prof. Carsten in Langfuhr, Kreisbauinsp. Michaelis und Stadtbrt. Braun in Elbing. Als Stellvertreter ist Hr. Stadtbrt. Kleefeld in Thorn gewählt. —

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Kirche der deutschen evangelischen Gemeinde in Kairo erläßt Hr. Pfarrer E. Heiß daselbst für deutsche und schweizer Architekten zum 22. April 1909. 3 Preise von 800, 600 und 400 M.; ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe ist vorbehalten. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch Hrn. Lic. Dr. P. Kahle in Halle a. S., Große Brunnen-Straße 27a. —

Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für den Bau eines Amtshauses in Buer in Westfalen erläßt der Amtmann daselbst für in Deutschland ansässige Architekten zum 15. Juni d. J. Bausumme: 550000 M. 4 Preise von 3000, 2000, 1000 und 750 M. In dem 9gliedrigen Preisgericht die Fachleute Prof. Wilh. Kreis in Düsseldorf, Reg.-Bmstr. Heil in Recklinghausen, Landesbrt. Zimmermann in Münster, Stadtbrt. Radke in Düsseldorf und Amtsbmstr. Helmrich in Buer. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch das Amt in Buer. —

Inhalt: Eisenkonstruktionen im neuen Stadttheater in Kiel. (Schluß.) — Fassadenmalerei einst und jetzt. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. —

Hierzu eine Bildbeilage: Schloß Prediama in Krain.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

An die Einzelvereine!

Wir erfüllen hierdurch die traurige Pflicht, unsere Einzelvereine von dem am 27. Februar erfolgten plötzlichen Ableben des

Herrn kgl. Oberbaurat Stadtbaurat Klette

in Dresden geziemend in Kenntnis zu setzen.

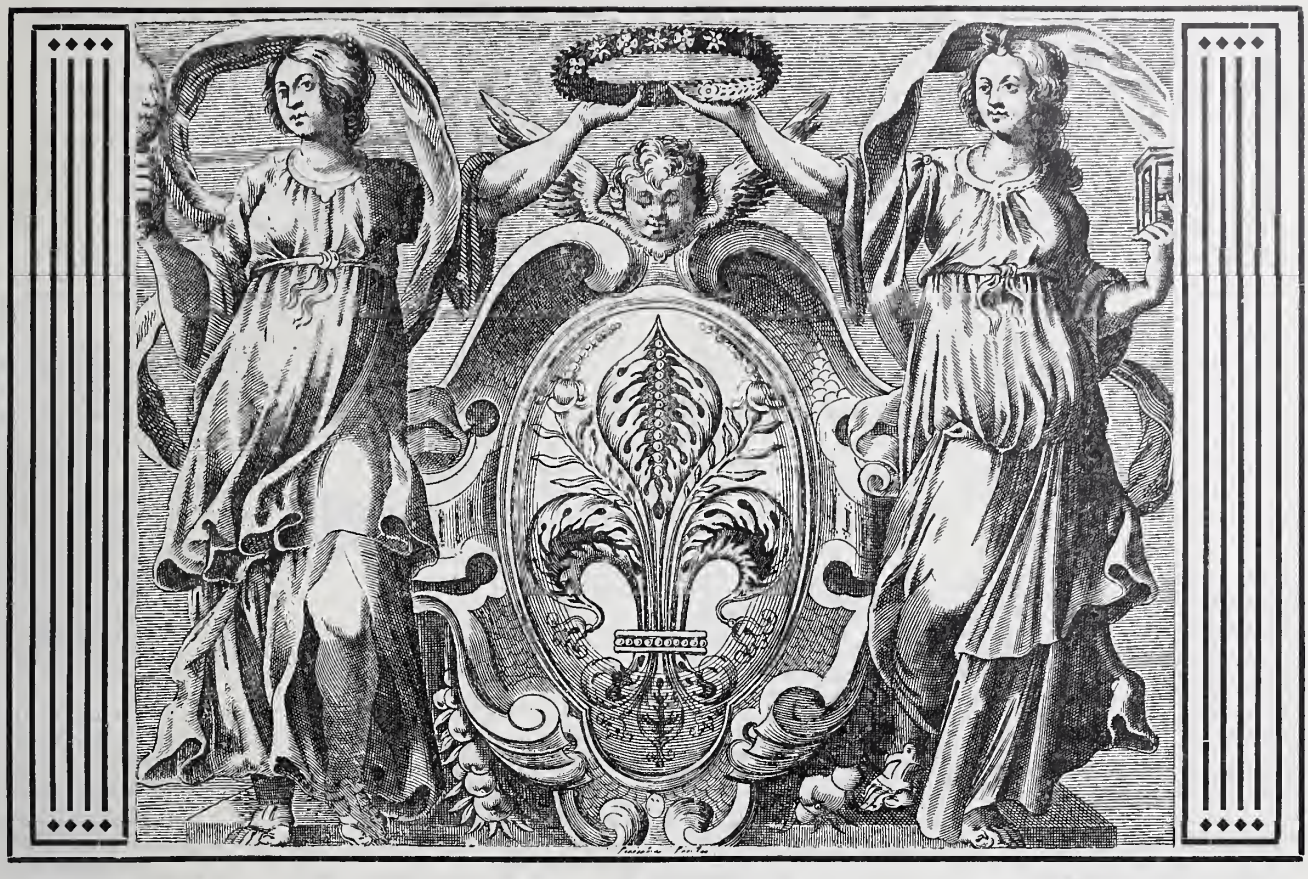
Wenn wir auch eine Würdigung seines fachmännischen Schaffens einer berufeneren Feder überlassen wollen, so können wir es uns doch nicht versagen, hier auf die großen Verdienste hinzuweisen, die der viel zu früh Verblichene sich um den Verband erworben hat. Stets hat er unseren Arbeiten sein großes Wissen in liebenswürdigster Weise zur Verfügung gestellt, und sein letztes Werk, die Denkschrift über die ästhetische Ausbildung von Ingenieurbauwerken, die sich im Fluge allseitige Anerkennung errungen hat, liefert uns den besten Beweis, welche hervorragende Kraft wir an ihm verloren haben. Sie wird ihm auch, wie wir überzeugt sind, das beste Andenken verschaffen bei Allen, denen es nicht vergönnt war, mit ihm persönlich in Berührung zu kommen und sich an seinem schlicht-vornehmen und lauteren Wesen zu erfreuen. Er war in jeder Beziehung ein vorbildlicher Mensch und wir können ihn nicht höher ehren, als indem wir unsere Mitglieder auffordern, stets ihm nachzueifern!

Der Vorstand des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Der Vorsitzende: R. Reverdy. Der Geschäftsführer: Franz Franzius.

DIE AUSSTELLUNG MÜNCHEN 1908. EINE DENKSCHRIFT. * AUSSTELLUNGSRAUM FÜR BRONZEN UND PLASTIK. * ARCHITEKT: PAUL LUDWIG TROOST IN MÜNCHEN. * VERLAG: F. BRUCKMANN A.-G. IN MÜNCHEN. 1908. * * * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * XLIII. JAHRGANG 1909 * No. 21. * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 21. BERLIN, DEN 13. MAERZ 1909.

Das Brause- und Wannenbad in München-Giesing.

Architekt: Städtischer Bauamtmann Richard Schachner in München.

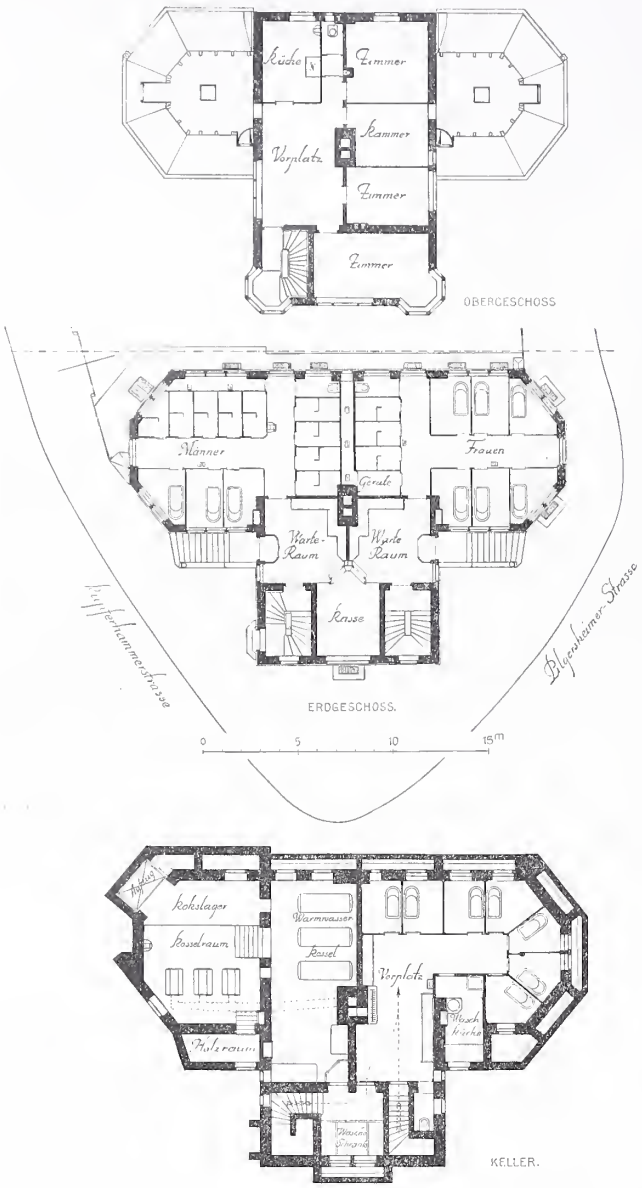
eben dem im Jahre 1901 eröffneten Karl Müller'schen Volksbad, einer auf dem Gebiete des Badewesens Epoche machenden Schöpfung des früheren städtischen Bauamtmannes und nunmehrigen Professors der Technischen Hochschule in München, Karl Hocheder (Deutsche Bauzeitung 1902, S. 445 ff.), besitzt die Stadt München zerstreut in den verschiedenen Stadtteilen 9 städtische Brause- und Wannenbäder, welche sich seitens breiter Schichten der Bevölkerung einer großen Beliebtheit erfreuen und einen sehr starken Besuch aufzuweisen haben.

Das erste Brausebad wurde durch die Stadtgemeinde im Jahre 1889 nach Frankfurter Muster (System Lassar) an der Frühling-Straße errichtet. Es mag eigentümlich berühren, daß man noch Ende der 80er Jahre, als man daran ging, dieses Bad zu erbauen, die hierfür erforderliche Ausgabe für unnötig und ein Bedürfnis nicht für gegeben erachtete. Diese Anschauung bestand in jenen Jahren nicht nur in München, sondern auch noch in vielen anderen großen Städten. Verhältnismäßig wenig Städte haben jedoch, nachdem sich im Laufe der Zeit das Bedürfnis nach Badeanstalten aus den Besuchsziffern offenkundig erwiesen hatte, so sehr gerade an der weiteren Ausgestaltung des städtischen Badewesens gearbeitet wie München. Es mag hierbei allerdings auch der Umstand fördernd mitgewirkt haben, daß sich die errichteten und zum Teil auch erweiterten Brause- und Wannenbäder in München nicht nur seitens der Arbeiterbevölkerung, sondern auch seitens des Mittelstandes eines sehr lebhaften Zuspruches erfreuten.

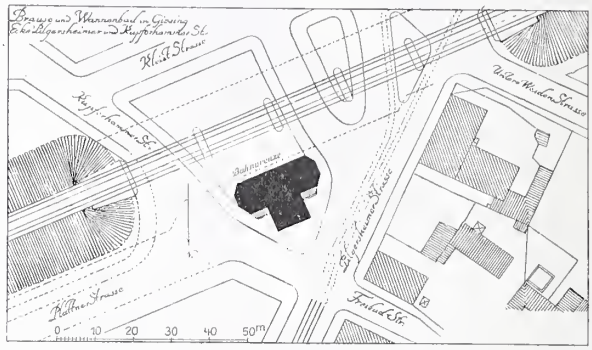
Die jüngste dieser Badeanstalten, zugleich ein Ersatz für das aufgelassene erste Brausebad an der Frühling-Straße, ist das Brause- und Wannenbad an der Pilgersheimer-Straße in der Vorstadt Giesing. Als Bauplatz war ein der Stadtgemeinde München gehöriges kleines Grundstück am sogen. Giesinger Bahndamm ausersehen und zwar an jener Stelle, wo die Eisenbahnlinie München-Südbahnhof—München-Ostbahnhof auf einer Eisengitterbrücke mehrere Straßen überschreitet. Wie aus dem Lageplan ersichtlich ist, stand dem Architekten ein nur sehr beschränktes und recht wenig günstig gelegenes Baugelände zur Verfügung.

Die Form des Grundstückes zwang sich auch dem erstehenden Gebäude auf, welches den größten Teil des Bauplatzes überdeckt. Seitens des Eisenbahn-Aerars wurde auf Ansuchen der Stadtgemeinde das angrenzende Grundstück für Garten- und Hofzwecke mietweise überlassen. Die Bauanlage ist symmetrisch und besteht aus einem zweigeschossigen, unterkellerten Mittelbau von 15,5 m Länge und 9,6 m Breite, an welchen sich zu beiden Seiten zwei eingeschossige, ebenfalls unterkellerte, je 6,7 m lange und 8,55 m breite Flügelbauten anschließen. Das Erdgeschoß enthält eine Bade-Abteilung für Männer mit 9 Brause- und 3 Wannenzellen und eine Abteilung für Frauen mit 4 Brause- und 6 Wannenzellen nebst je einem Abort für jede Abteilung, sowie einen kleinen Geräteraum in der Frauen-Abteilung. Ferner befinden sich daselbst 2 größere, für beide Abteilungen gesondert angelegte Warteräume und anschließend die erforderlichen Treppen-Anlagen sowie der Kassenraum, von welchem aus durch eine Bedienungs-Person sowohl die beiden Eingänge und die Zugänge zu den Bade-Abteilungen wie auch die Warteräume vollständig übersehen und die Schalter nach beiden Seiten bedient werden können. Im Kassenzimmer befinden sich auch alle für den Bade-Betrieb notwendigen Kontroll- und Regulier-Apparate,

sowie das Wäschelager. Die Zugänge zu den Abteilungen für Männer und Frauen bezw. zu den Warteräumen erfolgen getrennt durch zwei an den Außenseiten angeordnete Freitreppen.



Im Kellergeschoß, und zwar in der linksseitigen Hälfte, befindet sich die Heizungs- und Warmwasserbereitungs-Anlage mit den zugehörigen Nebenräumen. In der rechtsseitigen Bauhälfte liegen um einen geräumigen Vorplatz 7 Wannenzellen, welche an Tagen mit starkem Betrieb in Benützung genommen werden. Die Zugangsverhältnisse sind derart eingerichtet, daß die Kellergeschoß-Abteilung sowohl von den Vorplätzen der Männer-Abteilung als auch der Frauen-Abteilung durch gesonderte Treppen-Anlagen erreicht werden kann. Es kann hierdurch die Benützung der Wannenbäder im Kellergeschoß je nach Bedarf sowohl



für Männer als auch für Frauen, jedoch gleichzeitig nur für ein Geschlecht ermöglicht werden. Hiervon wird auch weitgehend Gebrauch gemacht.

Außerdem befinden sich im Kellergeschoß noch ein Abort und eine Waschküche für den Badewärter, ferner unter dem Kassenraum gelegen ein Raum, in welchem ein Sammelschrank für die gebrauchte Wäsche aufgestellt wurde. Diese benützte Wäsche wird, nachdem sie von der Kassenbedienung in Empfang genommen wurde, durch einen mit Verschlußvorrichtung versehenen Schacht unmittelbar nach dem genannten Wäsche-Sammelschrank im Keller befördert. Hierbei möge bemerkt sein, daß die Stadtgemeinde mit einer leistungsfähigen Firma einen entsprechenden Vertrag über Lieferung und Reinigung der Badewäsche getroffen hat, wodurch die Reinigung derselben in den einzelnen Badeanstalten in Wegfall kommt.

Das Obergeschoß des Mittelbaues enthält die Badewärter-Wohnung mit drei Zimmern, Küche, Kammer, Vorplatz und Abort. Im Dachraum darüber kamen zwei größere Kaltwasser-Reserven zur Aufstellung. —

(Schluß folgt.)

Literatur.

Meister der Farbe. Jährlich 12 Hefte zu je 2 M.; **Deutsche Malerei des 19. Jahrhunderts.** 20 Hefte zu je 2 M.; **Die Galerien Europas.** Jährlich 20 Hefte zu je 2 M. Verlag von E. A. Seemann in Leipzig. —

Eine der schönsten Veröffentlichungen großen Stiles, von der kunstsinnigen Allgemeinheit mit Beifall begrüßt, hat der Verlag E. A. Seemann in Leipzig unternommen, indem er die erlesensten Werke der alten und der neuen Malerei in vortrefflichen Farbendrucken und in ausgesuchter Form zu mäßigem Preise zu verbreiten sucht. Unter dem Titel „Die Galerien Europa's" kommt er dem Wunsch der kunstfreundlichen Kreise nach dem Besitz von Nachbildungen der berühmten Gemälde der europäischen Museen entgegen, und zwar von Nachbildungen, die in Zeichnung und Farbengebung eine möglichst getreue Wiedergabe des Originals mit großem Erfolg anstreben. Jede farbige Wiedergabe ist von einem Textblatt begleitet. Einer bereits voraufgegangenen Folge von 200 Blatt reiht sich für die Jahre 1908 und 1909 eine neue Folge von wieder 200 Blatt an, welche für 1908 Gemälde aus der kaiserlichen Eremitage und der kais. Akademie der Künste in St. Petersburg, aus der alten Pinakothek in München, der Brera, dem Castello Sforzesco und dem Museo Poldi-Pezzoli in Mailand darstellt, während für 1909 Bilder aus den Galerien von Florenz zur Wiedergabe in Aussicht genommen sind.

Die Veröffentlichung: „Deutsche Malerei des 19. Jahrhunderts" ist auch als ein Ergebnis der Deutschen Jahrhundert-Ausstellung Berlin 1906 zu betrachten. Diese hat die Beurteilung der deutschen Malerei des verflossenen Jahrhunderts auf teilweise ganz neue Voraussetzungen gestellt. Erst diese Ausstellung hat, obwohl sie naturgemäß nur sehr lückenhaft sein konnte, den hohen Wert und die Innerlichkeit der deutschen Malerei seit Chodowiecki dargetan. Die Folge waren eine grundlegende Revision des Urteils über diese Kunstperiode und die erhöhte Aufmerksamkeit, welche die Kunstkreise ihr nun zuwandten. Die inrede stehende Sammlung von 20 Heften ist eine der vielen Begleiterscheinungen der Umwertung. Sie enthält die besten Namen der in allen Jahrzehnten des Jahrhunderts im Vordergrunde des künstlerischen Schaffens gestandenen Maler, unter ihnen die Achenbachs, Blechen, Bracht, Chodowiecki, Feuerbach, Defregger, Hildebrandt, die beiden Kaulbachs, Knaus, Lessing, Lier, Makart, Schinkel, Schönleber, Schwind, Spitzweg, Steinle, Waldmüller usw. Fast sämtliche bedeutendere Museen Deutschlands und auch einige des Auslandes haben ihre Schätze der Veröffentlichung geliehen, die in 100 Blatt mit begleitendem Text ein anschauliches Bild der malerischen Strömungen des Jahrhunderts gewährt.

Mit den „Meistern der Farbe" hat die Verlags-Buchhandlung eine fortlaufende Veröffentlichung von jährlich 12 Heften zu je 5 Blatt unternommen. Der Grundzug der Veröffentlichung liegt in ihrem Titel. In bunter Mannigfaltigkeit sind die durch bemerkenswerte Farbengebung nach dieser oder jener Richtung ausgezeichneten modernen Bilder des In- und Auslandes zusammengetragen, sodaß, wie der Verlag nicht mit Unrecht anführt, dem Besitzer der Blätter der Genuß einer modernen Kunstausstellung verschafft ist. Dabei sind von Hans Thoma bis zum Neo-Impressionismus alle Richtungen und Tendenzen vertreten, hinsichtlich des Neo-Impressionismus nach un-

serer Anschauung mit übergroßer Rücksicht; denn was z. B. von Signac wiedergegeben ist, das ist eine Verirrung der Hervorbringung und des Kunsturteils. Doch das sind vereinzelte Ausnahmen in der Reihe der mit Vorsicht und feinem Kunstsinn zur Wiedergabe ausgewählten Beispiele.

In der Sammelmappe wie als freier Schmuck des Innenraumes werden die prächtigen Blätter die Freude des Kunstsammlers sein. Unseren Fachgenossen seien sie als Anreger der Phantasie, als belebende Gefährten der Mußestunden, als Bilder des Geschmacks wie als Förderer idealer Gesinnung mit Wärme empfohlen. —

—H.—

Die Ausstellung München 1908. Eine Denkschrift. Vorwort und Einleitung von Dr. Walther Riezler, erläuternder Text von Günther von Pechmann. Herausgegeben von der Ausstellungsleitung. F. Bruckmann A.-G., München 1908. Preis 10 M. —

(Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 136 und 137).

Ein Rechenschaftsbericht über die in so hohem Grade erfolgreiche Ausstellung soll die vorliegende Schrift sein, zugleich eine Urkunde, „indem sie alles das, worin die künstlerischen Absichten dieser Ausstellung ganz klar zu Tage getreten sind, also das wesentlich Neue, was diese Ausstellung von allen früheren unterscheidet, festhält". Man war des Erfolges der Ausstellung, wie er sich bei ihrer vollen Entfaltung eingestellt hatte, nicht von vornherein sicher. Man wollte so Allumfassendes, so viel des Neuen, „daß man beinahe fürchten konnte, die Verwirklichung müsse notwendig, gerade in dem wesentlich Neuen, beträchtlich hinter der Erwartung zurückbleiben". Die Denkschrift ist unbefangen genug, zuzugeben, daß in Manchem nur der Anfang zu dem großen Reformwerk gemacht worden war, legt aber mit Recht Wert auf die Feststellung, daß „gerade das Wesentliche, nämlich die Einheit der so vielgestaltigen Ausstellung, klar und deutlich in Erscheinung trat". Es war die Einheit eines erlesenen Geschmackes, man kann sie ruhig auch die künstlerische nennen. Sie zeigte, daß „der künstlerische Geschmack nicht etwas zu sein braucht, was an besonders bevorzugte Einzeldinge von außen herangetragen wird, sondern daß er den Dingen als etwas ganz Selbstverständliches innewohnen kann, gleichsam ihre eigene Natur ausdrückend, und so die Einheit zwischen dieser Natur und der Gesinnung des Besitzenden betonend". Das sind treffliche Bemerkungen, mit welchen auf den Gegensatz hingewiesen wird, welcher zwischen dieser Ausstellung und der bisherigen Entwicklung der angewandten Kunst besteht. Es hieße die Tatsachen verschieben, wollte man annehmen, daß diese Absicht von vornherein in klarer Erkenntnis die Ausstellung leitete. Sie ergab sich erst im Laufe der Arbeiten als ein Ergebnis der Weckung der latent in der künstlerischen Anschauung der Zeit liegenden Gedanken. Indessen das zeitliche, frühere oder spätere Hervortreten dieser Gedanken ist gleichgültig; erfreulich ist, daß sie sich in so nachahmenswerter Form geltend gemacht haben.

Von jeher war die Baukunst der Ausgangspunkt für alle diese Bestrebungen und so ist es denn nicht auffallend, daß der Baukünstler vor allen anderen dieser Ausstellung das charakteristische Gepräge gab. „Ist doch", wie es in der Denkschrift heißt, „die Architektur der feste Boden für alle objektive Kunst, und liegt gerade in der Loslösung von der Architektur der Grund für das Ueberwuchern individualistischer Tendenzen in dem Kunstgewerbe der letzten Jahrzehnte." Daß dieses wahre Wort in München geschrieben wurde, ist kein uninteressantes Zeichen der Besinnung und Umkehr im individualistischen Treiben der Gegenwart. In Wort und Bild ist in unserer Schrift dargestellt, was die Architekten Wilh. Bertsch, Gebr. Rank, Max Littmann, Paul Pfann, Em. v. Seidl, Rich. Berndl, P. L. Troost, Germ. Bestelmeyer, Gabr. v. Seidl, Rich. Schachner, O. O. Kurz, Theod. Veil, E. Hönig, R. Riemerschmid, Wilh. Spannagel, Osk. Zech, Franz Zell, A. und G. Ludwig, P. Danzer, K. Söldner und andere, in ihrem Verein eine Reihe ausgezeichneter Maler und Bildhauer, für den Ausstellungs-Gedanken getan haben. Eine kleine Auslese aus den Abbildungen der Denkschrift, eine gewisse Ergänzung zu den Abbildungen, die wir im vergangenen Jahre von der Ausstellung bereits brachten, möge zeigen, wie die Denkschrift das grundlegende Ergebnis der Ausstellung im Bilde festzuhalten versucht. Man schmälert das Verdienst dieser seltenen Veranstaltung nicht, wenn man es ausspricht, daß es sich um einen Versuch handelte, bei dem schon die Kürze der Zeit der Vorbereitungen und der Umfang es nicht zu einer vollen Ausreife kommen ließen und man huldigt dem durch die Ausstellung verkörperten Gedanken, wenn man dem Wunsche Ausdruck gibt, es möge dieser erste Versuch bei einer folgenden Veranstaltung zu reifer Vollendung geführt werden. Denn nach den individualistischen Verirrungen der letzten beiden Jahrzehnte liegt der Wunsch nach abgeklärter Reife in der Luft.—

—H.—

Der Dombau. Photogravüre nach dem Gemälde von Adolf Schlabitz. Papiergröße 140 : 110, Bildgröße 94 : 60 cm. Preis 30 M. Verlag von Franz Wunder, Berlin NW. 23. —

Ein für Architekten interessanter Wandschmuck ist mit dem untenstehenden Blatt aus der ausgezeichneten Kunst-Anstalt von Meisenbach, Riffarth & Co. in Schöneberg bei Berlin hervorgegangen. Neben dem großen Bild in Heliogravüre ist noch eine kleinere farbige Reproduktion in der gleichen Anstalt hergestellt worden (Papiergröße 76 : 52 cm, Preis 15 M., unter grauem Passepartout mit Silberschrift 17 M.). Das Bild stellt in Form eines Triptichons den Dombau dar. „Weisheit leite den Bau, Stärke führe ihn aus, Schönheit ziere ihn"! Das sind die Beiworte der drei Abteilungen des Gemäldes, das von dem Mitglied der Freimaurer-Loge Urania, Maler Adolf Schlabitz, Lehrer an der kgl. Akademie der Künste zu Berlin, gemalt und von der genannten Anstalt in schöner, weicher Form reproduziert wurde. Die erste der dreiteiligen Darstellung zeigt die Beratung in der Bauhütte, die zweite den Transport einer Kreuzblume, die

dritte eine weibliche Gestalt vor dem blumengeschmückten Altar des vollendeten Gotteshauses. Ernste Weihe liegt über den Darstellungen. —

Inhaltsverzeichnis und Sachregister der Deutschen Bauzeitung 1867—1908, soweit sie sich auf die Verhandlungen des Architekten- und Ingenieurs-Vereins in Hamburg und auf Hamburg und seine Umgebung bezieht. Bearbeitet von Julius Faulwasser, Architekt B. D. A. Herausgegeben bei Gelegenheit des 50jährigen Bestehens des Architekten- und Ingenieur-Vereins. Hamburg 1909. Verlag von Boysen & Maasch. Preis 2 M., für Mitglieder des Vereins 1,50 M.

Als Faulwasser im Jahre 1904 mit einer Fortführung des Hamburger Künstlerlexikons betraut wurde, erschien ihm ein Inhaltsauszug über die Verhandlungen des Vereins erwünscht. Er begann sie und führte sie zum 50jährigen Bestehen des Vereins zu Ende unter dem Eindruck, daß eine solche Arbeit auch der Berufsarbeit der Kollegen zustatten kommen könne. Neben den Vereinsverhandlungen sind aber auch alle übrigen Berichte und Aufsätze aus der „Deutschen Bauzeitung" angeführt, die sich auf Hamburg beziehen, sodaß dem, der Studien irgend welcher Art auf baulichem Gebiet über Hamburg machen will, ein umfassender Literatur-Nachweis zur Verfügung steht. Das Inhaltsverzeichnis ist recht übersichtlich geordnet und klar gedruckt. —

Architektur-Postkarten in Kupferdruck der Werkstätte für moderne Lichtbildkunst von Susanne Homann in Darmstadt. Auf Anregung aus Fachkreisen in Darmstadt hat es die genannte Werkstätte unternommen, Abbildungen guteralter Architekturen in Form von Postkarten in Kupferdruck herauszugeben, die wegen ihrer Schönheit und der guten Wahl der Motive ernste Beachtung verdienen. Die Postkarten erscheinen in Serien von je 12 Stück bei einem Preise von 1,50 M. für die Reihe.

Erschienen sind Ansichten von Maulbronn und Wimpfen, denen Aufnahmen von Bauernhäusern, bürgerlichen Wohnhäusern usw. folgen sollen. Die Wiedergaben zeichnen sich nicht allein durch eine verständnisvolle Auswahl der Motive an sich, sondern auch durch eine nicht minder gute Wahl des Standpunktes und der Beleuchtung vor manchen anderen Unternehmungen ähnlicher Art aus. Die Schönheit und Weichheit des Druckes der Karten rechtfertigt eine warme Empfehlung derselben. —

Vereine.

Mecklenburgischer Architekten- und Ingenieur-Verein zu Schwerin i. M. Jahresbericht für das Vereinsjahr 1907/08. Bei Beginn des Vereinsjahres waren 30 Schweriner und 57 auswärtige Mitglieder vorhanden, am Schlusse des Jahres 88 Mitglieder. Außer der Sommer-Versammlung fanden sieben Vereinssitzungen statt. Es wurden Vorträge gehalten von Landbaumstr. Dreyer über die Abgeordnetenversammlung in Kiel; von Baudir. Hamann über Reise-Eindrücke aus der Schweiz; von Postbrt. Wohlbrück über Reise-Erinnerungen an Moskau und Petersburg; von Stadtbauinsp. Havemann (Stettin) über den Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin; von Dir. Schirmacher über elektrische Lampen; von Stadtbrt. Ehrich über Kläranlagen der städtischen Entwässerung in Schwerin i. M.

Die November-Versammlung fiel aus. Im Mai wurden die Neubauten und Einrichtungen der Idiotenanstalt in Schwerin unter Führung des Hrn. Baudir. Hamann und unter Beteiligung der Vereinsdamen besichtigt.

Die Sommer-Versammlung am 20. und 21. Juni fand in Schwerin statt. Am 21. Juni wurden der Perzina-Saal und das neue Gebäude der Mecklenburgischen Hypotheken- und Wechselbank besichtigt. Das Wetter begünstigte die sich anschließende Dampferfahrt auf dem Schweriner See. Die nächste Sommer-Versammlung findet am Sonntag nach Pfingsten 1909 auf der Fahrt nach Kopenhagen statt (Hinfahrt wahrscheinlich Sonnabend, den 5., Rückfahrt Montag, den 7. Juni).

Von den neuen Beschlüssen sei erwähnt, daß die Vereinssitzungen an jedem zweiten Montag (ist dies ein Festtag, dann am 3. Montag) in den Monaten Oktober bis Mai abgehalten werden. Der Jahresbeitrag für auswärtige Mitglieder beträgt 4 M. — W.

Richard Schachner: Feuerhaus für München-Westend.

German Bestelmeyer: Friedhof-Anlage.

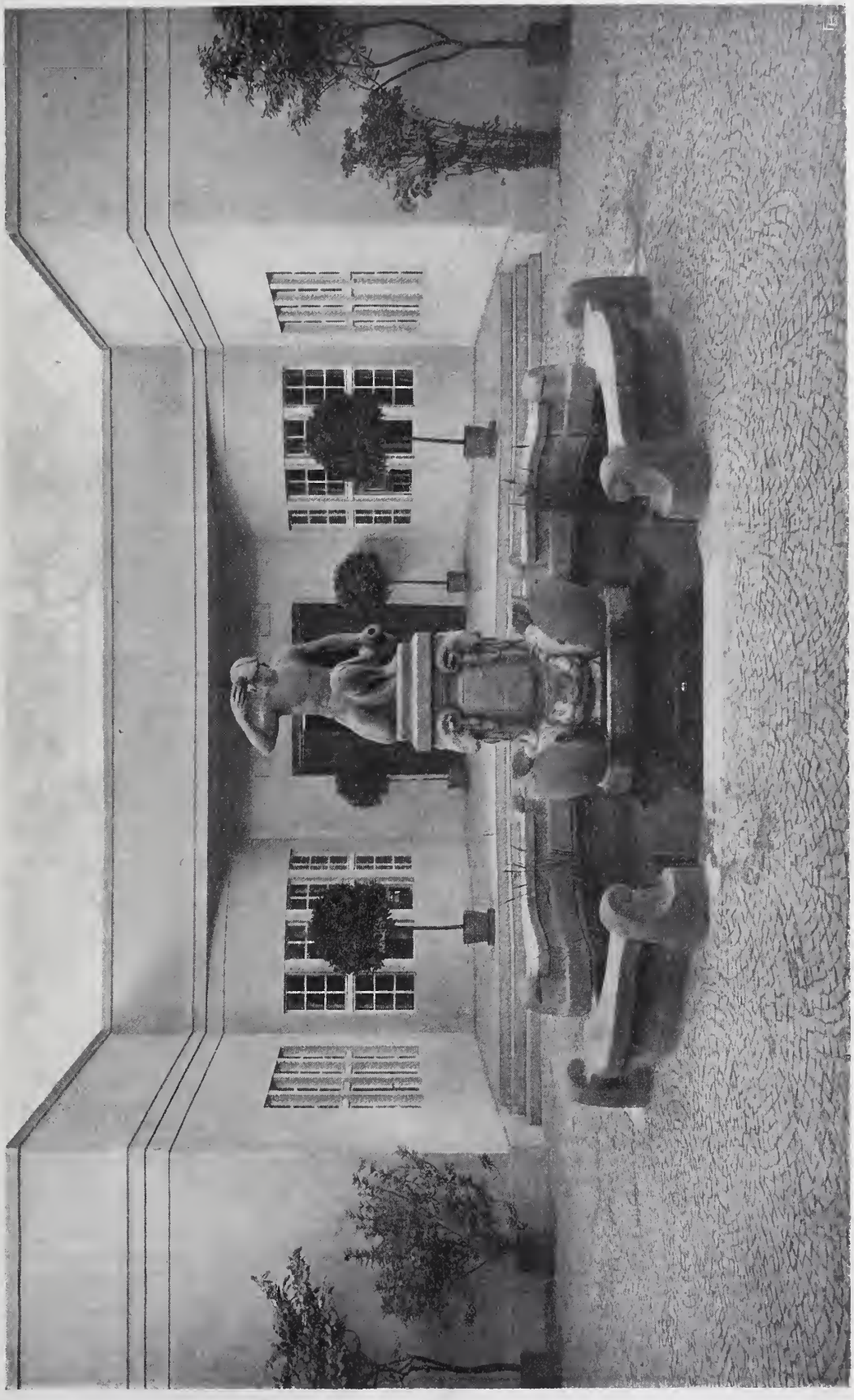
Aus: Die Ausstellung München 1908. Eine Denkschrift. Verlag: F. Bruckmann A.-G. in München.

Arch.- und Ingen.-Verein zu Hamburg. Vers. am 5. Novbr. 1908. Vorsitz.: Hr. Bubendey, anwesend 64 Pers. Aufgen. als Mitgl. Diplom-Ing. O. von Ladow.

Hr. Mohr erläutert die ausgestellten Zeichnungen aus dem von Hrn. Gleim dem Verein überreichten Werk: „Aus dem alten Cöln, eine Sammlung älterer Profanbauten und Straßenbilder". — Hr. Groothoff spricht hierauf „Ueber Denkmalpflege und den 9. Denkmalpflegetag in Lübeck". Ueber den Rahmen eines einfachen Geschäftsberichtes hinausgehend gibt der Vortragende ein lebendiges Bild von der Bedeutung der Denkmalpflege, ihren Bestrebungen und verschiedenen Strömungen, und streift aus der Zahl der in Lübeck gehaltenen Vorträge belehrender Art besonders die Ausführungen des Hrn. Ministerialrates G.

Kahr-München über die neuerlichen Verwaltungs-Maßnahmen auf dem Gebiete der Denkmalpflege in Bayern und den Vortrag von Hrn. Prof. Dr. Clemen-Bonn über den Schutz der Grabdenkmäler und Friedhöfe. Redner geht dann zu der zweiten Gruppe von Vorträgen über die Wiederherstellung über, bei denen die zwei verschiedenen Anschauungen, die konservative, die im Geiste des vorhandenen Alten wieder herstellen wolle, und die liberale Anschauung, die auch bei Wiederherstellungen deutlich und bewußt die Formensprache ihrer Zeit sprechen wolle, sich gegenüberständen. Durch einige Ausführungen u. a. über die Vorträge von Corn. Gurlitt und Gräbner-Dresden und über die Behandlung der Frage eines neuen Gewandhauses in Braunschweig werden die letzteren Anschauungen im Gegensatz zu einzelnen in Abbildungen vorgeführten Wiederherstellungen im Sinne der konservativen Richtung erläutert.

Hr. Groothoff gibt im Anschluß an dieses noch einige Aufklärungen bezüglich der Behandlung der Frage des Wiederaufbaues der Michaelis-Kirche in Hamburg auf dem Denkmalpflegetag, an die Herr Meerwein im Namen der Baumeister der Michaeliskirche die Erklärung anschließt: die von Gräbner in Lübeck ausgesprochene Annahme, daß ein Wettbewerb für den inneren Ausbau der genannten Kirche stattfinden solle, beruhe auf einem Irrtum, der vermutlich durch die Absicht hervorgerufen sei, einen geeigneten, die Formensprache des Barock beherrschenden Bildhauer auszuwählen. Hr. Meerwein betont weiter, daß die in Lübeck beanstandete Verwendung von Beton mit Eiseneinlage für die weit auskragenden Hauptgesimse an Stelle der von Sonnin aus Holz mit Oelfarben-Anstrich konstruierten Bauteile im vorliegenden Falle besonders durch die Notwendigkeit begründet sei, die teilweise gerissenen Mauern zu entlasten. — L.



Paul Pfann: Großer Hof in Halle I mit Brunnen von Adolf von Hildebrand.
Aus: **Die Ausstellung München 1908.** Eine Denkschrift. Verlag: F. Bruckmann A.-G. in München.

Versammlung vom 13. November 1908. Vors.: Hr. Bubendey. Anwes.: 98 Pers. Aufgen. a. Mitgl.: Hr. Dipl.-Ing. P. Brand und Hr. Arch. W. Klupp.

In der Sitzung schilderte Hr. Juhl eine Wanderung durch Pompeji. Nach einer Uebersicht über die Geschichte

der verschütteten Stadt mit ihren verschiedenen Bauperioden gab der Vortragende unter Vorführung vortrefflicher Lichtbilder eine interessante Beschreibung der seit 1860 in planmäßiger Arbeit ausgegrabenen wichtigsten Gebäude und der gefundenen Kunstschätze. —

Vers. vom 20. November 1908. Vors.: Hr. Bubendey. Anwes.: 87 Pers. Aufgen. a. Mitgl.: Hr. Arch. Emil Neubert.

Hr. Jungnickel gab ein fesselndes Bild von den preußischen Staatseisenbahnen auf Grund des vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten für das Jahr 1906 zusammengestellten amtlichen Materiales. Der Vortragende erläuterte die ungeheure Bedeutung der Staatseisenbahnen für die Finanzwirtschaft des preußischen Staates und schilderte weiter die einzelnen Zweige des umfangreichen Ressorts, wie den Personen- und Güterverkehr, die Bahnunterhaltung, Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel, die Wohlfahrtseinrichtungen, die Sorge für die Sicherheit des Betriebes durch Verstärkung des Oberbaues und die elektrische Streckenblockung usw. — Wö.

Vers. vom 27. November 1908. Vors.: Hr. Bubendey. Anwes.: 154 Pers. Aufgen. a. Mitgl.: Hr. Dipl.-Ing. F. R. Christiani.

Hr. Geh. Oberbaurat Prof. Dr.-Ing. R. Baumeister aus Karlsruhe hielt einen Vortrag über den von ihm im Auftrage von 8 Gemeinden entworfenen einheitlichen Bebauungsplan für die Elbgegend zwischen Altona und Wedel. Um den Bewohnern der benachbarten Großstädte unter Wahrung der landschaftlichen Schönheit und Eigenart der Gegend in steigendem Maße die Gelegenheit zu einem schönen gesunden Wohnen in der sich allmählich entwickelnden Gartenstadt zu geben, sind als Grundlage des Planes zur Verbindung mit den Großstädten eine Anzahl von Eisenbahn- und Straßenbahnlinien sowie einige Hauptstraßenzüge vorgesehen. An letztere schließt sich ein weiteres Netz von Straßen an, das aber vorläufig nur in seinen Hauptmaschen festgelegt ist, um den Bedürfnissen der von den einzelnen Ortschaften als Kristallisationspunkten ausgehenden Besiedelung den nötigen Spielraum zu gewähren. Eine einheitliche, der Eigenart der Besiedelung angepaßte Bauordnung, Vorschläge für das Baupolizeiverfahren, das unter Wahrung der Bestrebungen des Heimatschutzes gehandhabt werden soll, sowie weitere Vorschläge für die Besiedelung der neuen Wohngegenden, für eine gesunde Bodenpolitik und die Organisation einer die Gemeinden beratenden technischen Stelle bilden ein weiteres Glied der vom Vortragenden in großzügiger Weise geleisteten Aufgabe. — E.

Vers. vom 4. Dezember 1908. Vors.: Hr. Bubendey, anwes.: 115 Pers., aufgen.: Hr. Reg.-Bmstr. F. J. Keith.

Hr. Sperber schilderte die eigenartige Entwicklung der ganz vom Zwischenhandel beherrschten Hamburger Märkte für Gemüse usw. auf dem Hopfenmarkt und Meßberg und die Gründe, welche zur Bewilligung eines neuen Zentralmarktes auf der durch die Umgestaltung der Bahn-Anlagen freigewordenen Fläche des ehemaligen Berliner Bahnhofes geführt haben. Nach dem vorliegenden Plan sollen für die Zufuhr der Marktwaren auf dem Wasserwege eine Anzahl von Pontons und Wippbrücken am Oberhafen dienen; die Verbindung der durch die Straße Deichtor getrennten Marktflächen ist durch 3 Tunnel geplant, nachdem alle anderen Versuche, die Trennung durch die Straße zu vermeiden, befriedigende Lösungen nicht ergaben. Für die Verbindung des Marktverkehres mit der Eisenbahn sind 2 auf Kasematten liegende, durch eine Schiebebühne verbundene und mit einem Aufzug versehene Gleise bestimmt. Die Bahnkasematten sollen zum Teil dem Verkehr der Großhändler und dem Auktionsgeschäft nutzbar gemacht werden.

Einer besonders eingehenden Erörterung wurde bei den Verhandlungen über die Marktanlage die Frage fester Markthallen unterzogen; mit Rücksicht auf die Nachteile und die großen sich nicht verzinsenden Kosten solcher Hallen wurde auf diese schließlich verzichtet; dagegen sind 2 Ueberdachungen von Teilen des Marktes vorgesehen, die nach Bewährung bei eintretendem Bedürfnis erweitert werden können. Unter der Bedingung, daß die Seitenwände dieser Ueberdachungen eine architektonische Ausgestaltung erfahren, wurde der Plan von Senat und Bürgerschaft bewilligt. — L.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. In der Sitzung vom 12. Jan., Vors. Dr.-Ing. Schroeder, sprach Major Friedrich über die Bahn Lüderitzbucht—Keetmannshoop. Der Vortragende gab zunächst ein Bild von den besonders schlimmen Verkehrsverhältnissen im Süden von Deutsch-Südwestafrika, auf dem sogenannten Baywege von Lüderitzbucht nach Keetmannshoop. Er schilderte die Gefahren des an der Westküste unserer Kolonie vorhandenen 120 – 150 km breiten, völlig wasserlosen Wüstengürtels, der sogenannten Namib, und der Wanderdünen, die in etwa 6 km Breite dem Wagenverkehr in das Innere des Landes fast unüberwindbare Schwierigkeiten entgegenstellen. Während des Krieges konnte daher die Militär-Verwaltung nur unter Einsetzung einer großen Zahl von Transportkolonnen einen kleinen Teil der zur Verpflegung erforderlichen Güter für die seiner Zeit im Süden der Kolonie kämpfenden Truppen über den Bayweg befördern, ein anderer Teil mußte von Swakopmund aus über Windhuk nach Keetmannshoop, ein weiterer Teil aus der Kapkolonie bezogen werden. Die hierdurch entstehenden ungeheuren Transportkosten — auf dem Baywege z. B. monatlich über 1 000 000 M. — wiesen die Militärverwaltung von vornherein auf einen beschleunigten Bahnbau hin. Nachdem von der Militär-Eisenbahn-Baukompagnie im November 1904 eine geeignete Bahnlinie erkundet und die Möglichkeit der Durchquerung des Dünengürtels durch eine Bahn nachgewiesen war, erforderte die von der Kolonialverwaltung angeordnete Prüfung des Entwurfes noch längere Zeit, sodaß die Genehmigung durch den Reichstag erst Dezember 1905 für die Strecke bis Aus und zwar in Kapspur erteilt wurde. Die Bauausführung wurde der Firma Lenz & Co. übertragen, die die Unterbauarbeiten ausführte, während das Verlegen des gesamten Oberbaues der Eisenbahn-Baukompagnie zufiel. Durch ein gedeihliches Zusammenarbeiten wurden die Arbeiten so gefördert, daß Ende Oktober 1906 der Endbahnhof Aus, km 143, eröffnet werden konnte. Der Weiterbau bis nach Keetmannshoop wurde erst im Dezember 1906 genehmigt. Obwohl eine 5 monatliche Verzögerung im Bau eintrat, infolgedessen erst im April 1907 mit dem weiteren Vorstrecken des Gleises begonnen werden konnte, gelang es doch bei dem unveränderten Zusammenwirken der Bauunternehmung und der Eisenbahn-Baukompagnie, Ende Juni 1908 — d. h. volle 2 Monate vor dem festgesetzten Zeitpunkte — die Endstation Keetmannshoop, km 369, zu erreichen.

Im Großen und Ganzen war das Gelände für den Bahnbau nicht ungünstig, nur bei den Brunnen bei Aus und beim Abstieg nach dem Fischfluß waren größere Erdarbeiten und Felssprengungen erforderlich; größere Brükkenbauten waren nur für die Ueberschreitung des Konkip und des Fischflusses auszuführen. Die Hauptschwierigkeiten lagen in der Arbeiterfrage und der Wassererschließung. Die erstere wurde dadurch gelöst, daß von der Militärbehörde außer der Eisenbahn-Baukompagnie über 1200 Gefangene zur Verfügung gestellt wurden. Bezüglich der Wasserfrage war man zunächst bis zur Erreichung der Brunnen von Aus, km 143, auf den Wasserkondensator in Lüderitzbucht angewiesen. Zur Lösung der Wasserfrage wurde auch die Wünschelrute herangezogen und mit ihrer Hilfe an verschiedenen Stellen, an denen alle anderen Mittel versagt hatten, z. B. bei der Station Garub, km 104, mitten in der Wüste Namib gelegen, reichlich Wasser erschlossen.

Zum Schluß gab der Vortragende seiner Hoffnung Ausdruck, die Bahnlinie möge durch Verlängerung nach der britischen Grenze in Zukunft ein Teil der großen Weltlinie Lüderitzbucht — Keetmannshoop — Riedfontein — Vryburg werden, bestimmt dazu, einst den beherrschenden Einfluß von Kapstadt zu brechen, den Verkehr der Gold-, Diamanten- und Kohlenfelder Südafrikas mit Europa um viele Tagereisen zu verkürzen. —

Zahlreiche Lichtbilder erläuterten den Vortrag.

Arch.- und Ing.-Verein zu Magdeburg. Hr. Hanitmann sprach in der Vers. am 6. Jan. d. J. über westdeutschen Holzbau und das unter seinem Zeichen stehende Wohnhaus. Es wurde zunächst der konstruktive Werdegang der Knaggen-Vorkragung, der Strebeweise und der Zwischenfügungen gezeigt und dargetan, daß der Holzbau ursprünglich mit senkrechten, bis ins Sparrenwerk zusammenstehenden einzelnen Ständergebinden gliedert, bis die Einfügung des Rähmes die wagrechte Schichtung begünstigt. Der Vortragende weist darauf hin, daß die Einteilung des Holzbaues in einen nord- und einen süddeutschen nicht glücklich gewählt sei. Es weise alles darauf hin, daß die großen westdeutschen Völkerschaften der Franken, Katten und Alemannen, also die am frühesten fest gesiedelten Völkerstämme, den geschichtlichen deutschen Holzbau gegründet haben, der von da her und auf lange hin auch aus seinem Gefüge heraus den deutschen Wohnbau bedingt habe. So sei auch hohe Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß das erst spät nachweisbare altsächsische Haus sich Flet und Decke aus dem Zusammenstoß des gemein-germanischen Wohnhauses und der fränkischen Scheune geholt habe, wozu die von den Karolingern verfügten Zwangs-Siedelungen Veranlassung gegeben haben dürften. Es wurde gezeigt, daß Ständer- und Knaggenbau ursprünglich bis in die Schweiz und bis in das Herz Frankreichs hinein in gleicher Weise geübt wurden; daß allmählich und zuerst in den Ursprungsländern eine Gliederung zwischen Knaggen- und einfachen Ständer-An-

ordnungen auftritt, bis das Rähm und mit ihm bald das gemauerte Untergeschoß kommen. Altsachsen in seiner beharrenden Abgeschlossenheit hat die einmal angenommene Holzbauweise in seiner Art festgehalten und von Hessen her die Ausgestaltungs-Fortschritte, die sich vielfach mit Merkmalen des Verfalles deckten, oft bloß als Schmuck übernommen. Der Zapfkeilverschluß, den die Knagge in den mannigfachsten Arten bringt, spielt aus der landwirtschaftlichen Gerätehandhabung heraus in allen Holzbauweisen eine Rolle und ist schon im dorischen Tropfenwerk nachzuweisen. Es wurde auch der starken Vorbildlichkeit des Holzbaues für das Ornament und für ganze Formenreiche gedacht, die die Stile aller Epochen, am stärksten das Romanische und die Renaissance genützt haben.

Den zahlreichen Lichtbildern, die die Ausführungen über die Entwicklung der Ausgestaltung begleitet hatten, folgte die Vorführung von weiteren, die nach der Sammelmappe Bickells „Hessische Holzbauten" hergestellt waren. Sie gaben Gelegenheit zu allseitigen Ausblicken im Sinne des ersten Teiles des Vortrages und lieferten den Nachweis, daß das westdeutsche fränkisch-hessische Kulturland in der Entwicklung des Holzbaues alles vereinige, um es stetig an das angrenzende Altsachsen und Thüringen abzugeben. Die prächtigen Bestände Hessens an Holzbauten gestatteten eine ununterbrochene Entwicklungsgeschichte des Holzbaues vom 15. Jahrh. bis zum Verfall im 18. Jahrh. R.

Zweigverein Leipzig des Sächs. Ingenieur- und Architekten-Vereins. Die Sitzungen begannen am 20. Jan. 1908 unter Leitung des Hrn. Brt. Mirus. Die Vorträge behandelten folgende Themata: Hr. Reg.-Bmstr. Friedrich: Mitteilungen über den Bau des neuen Lagerhauses auf dem Hauptbahnhof Leipzig; Hr. Vermessungsinspektor Ferber: Präzisions-Längenmessungen mit Metalldrähten und -Bändern, insbesondere mit Nickeldraht (Invar)-Drähten; Hr. Reg.-Bmstr. Mittelbach: Die neue Kunstgewerbeschule und das Kunstgewerbemuseum in Dresden (mit Lichtbildern); Hr. Reg.-Bfhr. Kösser: Studienreise in der Normandie; Hr. Reg.-Bmstr. Schmidt: Umbauten der Anatomie der Universität Leipzig.

Während der Sommermonate wurden — zumeist mit Damen — einige neuzeitliche gewerbliche und bauliche Anlagen besichtigt und gemeinsame Ausflüge in die nähere Umgebung Leipzigs unternommen. Das Winterfest wurde in der üblichen Weise durch Tafel (mit Vorträgen) und Ball am 21. Febr. gefeiert.

Das Winterhalbjahr 1908/9 wurde mit einer Versammlung am 5. Okt. 1908 begonnen. Die Vorstandsmitglieder für das Jahr 1909 wurden an diesem Abend wie folgt gewählt: 1. Vorsitzender Hr. Bauinsp. Rothe; Stellvertreter Hr. Bauinsp. Reyher; Schriftf. Hr. Reg.-Bmstr. Zürbig; stellvertr. Schriftf. Hr. Reg.-Bmstr. Schmidt; Kass. Hr. Bauinsp. Olzscha.

Weitere Sitzungen fanden am 19. Okt., 2., 16. und 30. Nov. 1908 statt. Vorträge übernahmen: Hr. Ing. Böhmelt über: Mansfelder Bergbau und Hüttenbetrieb; Hr. Ing. Jost über: Versorgung der Städte mit elektrischer Energie unter besonderer Berücksichtigung des Zwei- und Mehrleitersystems; Hr. Reg.-Bmstr. Gehler: Ueber neuere Gründungsverfahren, im besonderen Betonpfähle nach System Strauß; Hr. Bauinsp. Loebell: Mitteilungen über den Wettbewerb für die Ausgestaltung der Weißeritz-Talsperren.

Am 5. bis 7. Dezember 1908 fand die Hauptversammlung des Sächs Ingenieur- und Architekten-Vereins in Leipzig statt. — Am 5. Dez. begann dieselbe mit einem Begrüßungsabend im Kristallpalast. Am Sonntag Morgen wurden die Fachabteilungs-Sitzungen in den Hörsälen der Universität Leipzig abgehalten; danach fand die eigentliche Hauptversammlung in den Gesellschaftssälen des Leipziger Zentraltheaters statt; an diese schloß sich das gemeinsame Mittagsmahl mit Ball an.

Die letzte Veranstaltung im vergangenen Jahre war eine Weihnachtsfeier, zu welcher sich die Mitglieder des Zweigvereins mit ihren Damen am 21. Dez. im Hotel „Sachsenhof" zusammenfanden. An diesem Abend verabschiedete sich Hr. Brt. Mirus als 1. Vorsitzender und legte sein Amt in die Hände des Hrn. Bauinsp. Rothe. — St.

Vermischtes.

Vom Panama-Kanal. Das Riesenwerk, dessen eigentlicher Bau von den Nordamerikanern erst Anfang Mai 1904 begonnen wurde, hat seit Beginn des Jahres 1907 und besonders im Jahre 1908 gewaltige Fortschritte gemacht. Die lange Zeit der Einrichtung, hygienischer Vorkehrungen und der sonstigen Vorarbeiten ist vollendet, sodaß jetzt mit einiger Sicherheit die Bauzeit und die Baukosten berechnet werden können. Letztere werden 800—1000 Mill. M. betragen, also mehr als 1903—04 für den Niveau-Kanal berechnet wurden. Der Schleusen-Kanal soll im Jahre 1915 nach den neuesten Mitteilungen dem Verkehr übergeben werden.

Von Mai 1904 bis Ende 1908 sind in Summe ausgehoben und fortgeräumt worden rd. 46 Mill. cbm; davon kommen auf das Jahr 1908 allein 28 Mill. Der Durchschnittspreis der Aushebung für 1 cbm sank von 3,1 M. im Jahre 1907 auf 2,6 M. im Jahre 1908. Vom Kongreß sind seit Beginn des Baues bezw. der Uebernahme des Unternehmens durch die nordamerikanische Regierung bewilligt und verausgabt rd. 350 Mill. M. Davon gingen durch die Hände der Departements für Ingenieur- und Konstruktions-Arbeiten 216 Mill. M. Es ist dies ein sehr günstiges Verhältnis. Bei der alten französischen verkrachten Gesellschaft (Comp. Univers. du Canal Interocéan) wurden ungeheure Summen für die Verwaltung, Bankgebühren, Bauzeit-Zinsen und für Bestechung der Presse ausgegeben. Diese Ausgaben fallen jetzt zum größten Teile fort. Die von der französischen Gesellschaft ausgehobenen rd. 62 Mill. cbm Erd- und Felsmassen vermindern ganz wesentlich das Arbeitspensum der Nordamerikaner. Allerdings ist der Kanal, der 1889 (bei Einstellung der Arbeiten der Franzosen) an der atlantischen Seite auf etwa 25 km fast fertiggestellt war, wieder bis 1904 sehr stark versandet und es sind zahlreiche Bäume, schlammiges Erdreich und Steine in den Kanal geschwemmt worden.

Bedenklich für die Fertigstellung ist, daß Präsident Roosevelt und seine Ratgeber, die sich vor 3 Jahren mit so großer Entschiedenheit gegen das Urteil der Majorität der internationalen Ingenieur-Kommission für die Erbauung eines Schleusen-Kanales ausgesprochen hatten, jetzt infolge der neuesten Meldungen wieder schwankend geworden sind. Die Gründung des Riesendammes von Gatun hat ferner unerwartete Schwierigkeiten und Mängel gezeigt. Die Frage, ob Niveau- oder Schleusen-Kanal ist noch immer nicht endgültig entschieden. Es soll das jetzt durch eine Kommission von 6 der bedeutendsten nordamerikanischen Ingenieure, die Roosevelt selbst ernannt hat, geschehen. Diese Ingenieure haben mit dem zukünftigen Präsidenten Taft und großem Gefolge im Februar den Kanal bereist und man sieht ihrem Bericht allgemein mit großer Spannung entgegen. (Er soll bezüglich des Gatun-Dammes günstig lauten. D. Red.) Die Anzahl der Anhänger des Niveau-Kanales ist in der Union in den letzten Monaten stetig gewachsen und die Seeleute aller Nationen fordern den Niveau-Kanal. — H. P.

Umfangreiche Kanalisationsarbeiten in Kairo werden vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten der ägyptischen Regierung mit Frist zum 1. Juni 1909 ausgeschrieben Es handelt sich um die Herstellung der Hauptsammelsiele nebst Reinigungsanlage der Abwässer, sowie um die Regen-Abflußleitungen der Stadt Kairo und die Kanalisation einiger Vororte im Betrage von rd. 6¼ Mill. M. Berücksichtigung finden nur solche Unternehmer, die in den letzten 10 Jahren derartige Arbeiten ausgeführt haben. Eine zweite Ausschreibung mit gleicher Frist betrifft die Lieferung und Verlegung der Haupt-Kanalisationsröhre in Gußeisen, Stahl und Eisenbeton. Die Bedingungen für beide Vergebungen können unentgeltlich von der Redaktion des „Deutschen Reichs- und Staatsanzeigers" in Berlin bezogen werden. Dort sind auch die Zeichnungen und Baubeschreibungen einzusehen. Gegen 206 bezw. 62 M. sind die gesamten Unterlagen auch von dem „Office of the Controller General, Main Drainage Department, Ministry of Public Works, Cairo" zu erhalten. Wir machen die Leser auf die im Inseratenteil (der letzten und der nächsten Nummer) abgedruckten Ausschreibungen aufmerksam. —

Kongreß für Heizung und Lüftung, VII. Versammlung von Heizungs- und Lüftungs-Fachmännern, Frankfurt a. M. 1909. Der geschäftsführende Ausschuß hat sich, entsprechend der ihm von dem Kongreß in Wien 1907 erteilten Befugnis, durch Zuwahl ergänzt und besteht jetzt aus den Hrn.: Geh. Reg.-Rat, Prof. Dr.-Ing. Rietschel in Grunewald-Berlin (Ehrenvorsitzender), Geh. Reg.-Rat, Prof. Hartmann in Grunewald-Berlin (Vorsitzender), Cramer, Ing. und Fabrikbes. in Hagen i. W., Foltz, k. k. Ob.-Brt. im Min. f. öff. Arb. in Wien, Harder, Geh. Reg.-Rat im kais. Patentamt in Berlin, Henneberg, Kommerz-Rat und Fabrikbes. in Berlin, Kurz, Josef, Ing. und Fabrikbes. in Wien, Rühl, Heinr, Ing. und Fabrikbes. in Frankfurt a. M., Frhr. von Schacky auf Schönfeld, kgl. Min.-Rat in München, Schiele, Ernst, Ing. und Fabrikbes. in Hamburg, Trautmann, Stadtbrt., Fin.- und Brt. a. D. in Leipzig, Über, Geh. Ob.-Brt. und vortr. Rat im Min. der öff. Arb. in Berlin — Der Kongreß wird vom 10. bis 12. Juni 1909 in Frankfurt a. M. abgehalten. Zur Durchführung des Kongresses ist am 19. Februar 1909 in Frankfurt a. M. ein Orts-Ausschuß gebildet worden, dessen Vorsitz Hr. Stadtbrt.

Schaumann übernommen hat und dem die Heizungs-Industriellen aus Frankfurt a. M. und Umgegend, sowie hervorragende Baubeamte, Hygieniker, Architekten usw. angehören. Zum Schatzmeister wurde der Direktor der Strebel-Werke in Mannheim, Hr. Dr. Krebs gewählt. Das Ehren-Präsidium des Kongresses hat Hr Ob.-Bürgermstr. in Frankfurt a. M. Dr. Adickes angenommen. Die vorläufige Tages-Ordnung des Kongresses ist: 9. Juni: Empfangs-Abend; 10. Juni: 1. Kongreßsitzung, Besichtigungen, abends: Fest-Essen; 11. Juni: 2. Kongreßsitzung, Besichtigungen, abends: Empfang im Römer, gegeben von der Stadt Frankfurt a. M.; 12. Juni: Besichtigungen, nachmittags: Ausflug nach Homburg (Besichtigung der altrömischen Heizungs-Anlage der Saalburg), abends: Abschiedsfest im Kurhaus. —

Die Bremischen Meisterkurse in heimischer Bauweise, vom „Verein für niedersächsisches Volkstum" mit Unterstützung der Bremer Gewerbekammer vor Jahresfrist erstmals versuchsweise eingerichtet, haben, wie wir den „Bremer Nachr." entnehmen, in einem soeben abgeschlossenen zweiten Kursus ihre Fortsetzung gefunden, nachdem sie sich als wirksames Erziehungsmittel für die ländlichen Baumeister rasch bewährt und bald eingeführt hatten. Auch außerhalb Bremens haben sie Nachahmung gefunden, so in Delmenhorst, wohin die Veranstalter der Bremer Kurse (Professor E. Högg für kleinbürgerliche Bauweise, Architekt H. Wagner für ländliche Bauweise, Dr. K. Schaefer für heimische Formenlehre) von der Handwerkskammer Oldenburg zur Abhaltung einer achttägigen Uebung berufen wurden; so ferner in Oldenburg selbst und neuerdings auch in Hamburg. Eine derartige gleichzeitige Aufnahme des neuen Gedankens an möglichst vielen Orten ist mit großer Freude zu begrüßen, denn die Meisterkurse werden überall dort zum Segen der Stadt- und Landschaftsbilder wirken, wo diese von den Irrlehren rückständiger Bauschulen bedroht sind. —

Erhaltung der alten Baudenkmäler in Frankreich. Nach einer Zuschrift, welche die Beilage der „Münch. Neueste Nachr." aus Paris erhält, scheint die Trennung von Kirche und Staat für die Erhaltung der alten Baudenkmäler nicht günstig zu sein. Wohl hat der Staat unter großen Schwierigkeiten die Inventarisierung der in den Kirchen aufbewahrten Kunstwerke durchgeführt, aber diese Kunstwerke wie die Kirchen selbst, entbehren des staatlichen Schutzes und der Erhaltung. Früher bestand eine Bestimmung, welche die Erhaltung der Kirchen durch ihre geistlichen Besitzer gewährleistete, heute wird die Geistlichkeit in den wieder Staatseigentum gewordenen Kirchen lediglich geduldet, und ist vielfach, selbst wenn sie den guten Willen hätte, materiell nicht imstande, die hohen Kosten der Instandhaltung alter architektonischer Denkmäler zu tragen. Der Staat seinerseits hat nicht für die nötigen Summen gesorgt. Nach dem Gesetze vom 13. April 1908 „können Staat, Departements und Gemeinden die zur Erhaltung von Baudenkmälern nötigen Summen in ihr Budget stellen". Sie können, aber sie müssen nicht. Es ist also Niemand mehr da, dem die Verpflichtung obliegt, eine große Kathedrale wie z. B. die von Reims, Paris oder Amiens instand zu halten. Um über diese Sachlage Klarheit zu verschaffen, hat kürzlich die Stadt Châteaudun, in welcher sich drei den historischen Baudenkmälern zugehörige Kirchen befinden, bei dem Justizminister Briand anfragen lassen, wem eigentlich die Verpflichtung zur Erhaltung der Kirchen obliege, und hat sich den obigen Bescheid geholt. Es ist das eine gefährliche Lücke in der französischen Gesetzgebung, sie ist umso schlimmer, als es sich bei bedeutenden Bauwerken nicht nur um die Beseitigung zutage tretender Schäden handelt, sondern vielmehr um eine fortwährende Beaufsichtigung durch einen Fachmann. —

Für den geplanten Westhafen der Stadt Berlin, der auf dem ehemaligen Gelände des Johannisstiftes bei Plötzensee an der Mündung des Berlin–Stettiner Schiffahrts-Kanales angelegt werden soll, sind kürzlich die Pläne des Stadtbaurates Fr. Krause von der städtischen Verkehrs-Deputation genehmigt worden. Der Hafen erfordert, wie wir den Tagesblättern entnehmen, einschließlich der Kai- und Speicherflächen etwa 30,2 ha Grundfläche, von denen der größere Teil auf dem genannten, schon im städtischen Besitz befindlichen Gelände liegt, während der kleinere noch von Privatbesitzern erworben werden muß. Insgesamt sind für den ersten Ausbau 25,5 Mill. M. erforderlich, davon entfallen rd. 9,6 Mill. M. auf Grunderwerb, rd. 2 Mill. auf Erdarb., rd. 2,3 Mill. auf Kaimauern und Ufer-Befestigungen, 5,3 Mill. auf Speicher, 1,2 Mill. auf Lager-Schuppen, 1,8 Mill. auf Pflasterungen und Gleisanlagen, 1,5 Mill. M. auf maschinelle Einrichtungen usw

Es sollen zunächst zwei Hafenbecken zur Ausführung kommen, während noch Platz für ein drittes übrig bleibt. Das Nordbecken soll 650 m Länge bei 55 m Breite erhalten, das Südbecken bei gleicher Breite 400 m Länge. Es soll sich aber von letzterem noch ein 130 m breites und 70 m langes Becken abzweigen. An Kaimauern sollen zunächst 2750 m zur Ausführung in massiver Konstruktion kommen. Der Hafen würde in dieser Ausdehnung 77 Kanalschiffen von 600 t oder 123 Finowkanal-Kähnen von 225 t Lösch- und Ladegelegenheit, im Winter 100 großen Schiffen die Möglichkeit gesicherten Liegens geben. Für Rangier- und Ladegleise — letztere zunächst zur Aufstellung von 290 Eisenbahnwagen — sind 11 km Länge erforderlich. Auch hier ist eine Erweiterung um etwa die Hälfte für die Zukunft vorgesehen.

An Speichern sind zunächst 3 für Waren, Getreide bezw. zollpflichtige Gegenstände geplant mit 3100, 3100 und 4000 qm bebauter Grundfläche und mit je 6 Geschossen, außer Keller- und Dachgeschoß. Ihre Lagerungs-Fähigkeit soll 31500, 21000 und 26500 t betragen. Es ist durchweg feuerfeste Bauweise in Aussicht genommen. Außerdem ist die Herstellung von 3 Schuppen zu je 2500 qm Grundfläche und zusammen 24000 t Lagerfähigkeit geplant, Einschließlich der offenen Freiladeplätze ist eine Lagerungs-Möglichkeit für 2 Mill t gegeben. An weiteren Hochbauten sind ein Verwaltungsgebäude, Elektrizitätswerk, Werkstattsgebäude, Arbeiter-Speise- und Badeanstalt, Lokomotivschuppen usw. vorgesehen.

Für die Einrichtungen zum Löschen und Laden ist durchweg der elektrische Betrieb vorgesehen. Es sind 18 Portalkrane zu 1,5 bezw. 2,5 t, Vorrichtungen zum maschinellen Entladen von Ziegelkähnen sowie von Kohle, ein Kran für schwere Lasten von 25 t Tragkraft usw. angenommen.

Dem Vernehmen nach ist das Projekt des Osthafens am Stralauer Anger, gegen welches die Gemeinde Stralau Einspruch erhoben hat, bis auf weiteres zurückgestellt. —

Wettbewerbe.

Wettbewerb Rathaus-Platz Steglitz. Es handelt sich um die künstlerische Gestaltung des unmittelbar vor dem Rathause liegenden, von der Albrecht-, der Schloß- und einer neuen Straße gebildeten dreieckigen Platzes, die alles in allem nicht mehr als den Betrag von 25000 M. beanspruchen darf. Die Bewerber sind verpflichtet, bei Erteilung des Auftrages die Ausführung für die im Anschlag angegebene Summe zu übernehmen. Die Anlage eines Wasserbeckens, sowie Architekturen, Brücke usw. sind zulässig. Ueber die Art der Bepflanzung sind genaue Angaben zu machen. Zeichnungen 1 : 100, dazu ein Schaubild oder Modell. Die Gemeinde Steglitz „hat die freie Benutzung des Ganzen oder einzelner Teile". —

Wettbewerb betr. Bebauungsplan für die Ortslage „Triller" der Stadt Saarbrücken. Ein südlich der Stadt gelegenes Gelände von etwa 45 ha Fläche soll der Bebauung erschlossen werden. Das Gelände steigt von Norden nach Süden stark an und bildet in seinem südlichen Teil ein die 3 Saarstädte Saarbrücken, St. Johann und Malstatt-Burbach beherrschendes Plateau. Für die Bebauung des Geländes gelten die Baupolizei-Vorschriften der genannten Städte vom 5. Sept. 1898. Es wäre erwünscht gewesen, diese den Unterlagen anzufügen. Durch die Lage und die natürliche Gestaltung des Geländes wird die Aufgabe eine dankbare. Die Stadtverordneten-Versammlung „ist verpflichtet, auf Vorschlag des Preisgerichtes" 3 nicht preisgekrönte Entwürfe für je 150 M. anzukaufen. Diese bestimmte Fassung ist eine zu begrüßende Neuerung. Außerdem ist die Stadtverordneten-Versammlung „berechtigt", weitere (vom Preisgericht hierzu empfohlene? D. Red.) Entwürfe zu demselben Preise zu erwerben. —

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für den Bau eines neuen Rathauses der Stadt Gleiwitz erläßt der Magistrat zum 15. September für Architekten deutscher Reichsangehörigkeit. Es gelangen 3 Preise von 8000, 5000 und 3000 M. zur Verteilung. Der Magistrat behält sich das Recht vor, noch andere vom Preisgericht empfohlene Entwürfe für je 500 M. käuflich zu erwerben. Unter den Mitgliedern des Preisgerichtes die Hrn. Geh. Brt., Stadtbrt. Dr. Hoffmann in Berlin, die Stadtbrte. Oehlmann in Liegnitz und Brugger in Beuthen O.-S., Stadtbrt. Kranz, die Stadverordneten Arch. Gaerte und Ob.-Ing. Schroeder in Gleiwitz. Unterlagen gegen 5 M. durch den Magistrat Gleiwitz.

In einem Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau einer Schule in Wenigenjena liefen 26 Arbeiten ein. Der I. Preis wurde nicht verteilt. Ein II. Preis von 450 M. fiel den Hrn. Neuhaus & Böll in Jena zu. Von den drei III. Preisen von je 250 M. wurden zwei Preise den Hrn Günther & Partsch, der dritte Hrn. Voepel in Weimar zugesprochen. —

Inhalt: Das Brause- und Wannenbad in München-Giesingen. — Literatur — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Die Ausstellung München 1908.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

DAS BRAUSE- UND WANNEN-BAD IN MÜNCHEN-GIESING. * ANSICHT VON DER PILGERSHEIMER-STRASSE. * ARCHITEKT: STÄDTISCHER BAUAMTMANN RICHARD SCHACHNER IN MÜNCHEN. * * * * * * * * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 22. *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº 22. BERLIN, DEN 17. MÄRZ 09.

Das Brause- und Wannen-Bad in München-Giesing.

Architekt: Städtischer Bauamtmann Richard Schachner in München.
(Schluß.) Hierzu eine Bildbeilage.

Die äußere Ausgestaltung des Gebäudes ist in einfachen Formen gehalten. Der Mittelbau, welcher mit einem Satteldach überdeckt ist, wird auf der Straßenseite durch kleine vorgekragte Erker-Ausbauten flankiert. Die Dachungen sind mit Biberschwänzen doppelt eingedeckt. Der Gebäudesockel ist betoniert und gestockt, die Mauerflächen sind mit Kalkmörtel rauh verputzt. Die mit Sprossen versehenen Fenster sind Doppelfenster an einem Stock angeschlagen (nach System Wagner) und weiß gestrichen. Die Dachrinnen, Schneefang-Gitter und die verschiedenen Fenstergitter haben blauen Anstrich erhalten. Der Schornstein des Kesselhauses ist im Inneren des Gebäudes hoch- und in Firsthöhe über Dach geführt. Durch diese Anordnung wurde die meist wenig günstig aussehende Aufrichtung eines gesonderten Schornsteines vermieden.

Der innere Ausbau ist gleichfalls in einfacher und zweckentsprechender Weise erfolgt. Die Stockwerkshöhen betragen im Kellergeschoß 3,65 m im Lichten, im Erdgeschoß 3,8 m. Das Obergeschoß besitzt eine Stockwerkshöhe von 3 m. Die verschiedenen Teilungs-Wände der Abteilungen und Zellen reichen weder im Erdgeschoß noch im Kellergeschoß bis zur Decke, sondern haben eine Höhe von nur etwa 2,2 m über dem Gangfußboden. Es ist durch diese Art der Anordnung eine regere Luft-Zirkulation in den oberen Schichten unter der Decke gewährleistet, und es haben sich trotz der verhältnismäßig geringen Höhen-Ausmaße der Räume selbst bei starkem Betrieb keinerlei Mißlichkeiten im Hinblick auf die Luftverhältnisse ergeben.

Im Erdgeschoß sind die Zwischenwände der Wannenbadzellen sowie die Wände der Auskleideräume der Brausezellen in Monierputz ausgeführt und haben Emailfarben-Anstrich bezw. bei den Wannen Verkleidungen mit glasierten Tonplatten erhalten. In den einzelnen Brauseräumen selbst sind die Wände aus großen, polierten, weißen, 3 cm starken Marmorplatten hergestellt.

Im Kellergeschoß, welches nachträglich ausgebaut worden ist, wurden die Zwischenwände der Wannen-Zellen aus 5,7 cm starken sogenannten Badeanstalts-Steinen hergestellt und auch die Wände mit gleichem Material verkleidet.

Vom Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin.

Zum sechsundsechzigsten Male seit dem Tode Schinkels feierte der Architekten-Verein zu Berlin, der jetzt in sein 85. Lebensjahr eingetreten ist, am Geburtstage des Meisters, dem 13. März, sein Jahresfest, an welchem zugleich den Siegern in dem alljährlichen Schinkelwettbewerb in öffentlicher Sitzung die Schinkeldenkmünze als besondere Auszeichnung überreicht wird. Im festlich geschmückten großen Saale des Vereinshauses hatten sich auch dieses Mal die Vereinsmitglieder in großer Zahl zusammengefunden, und der Verein durfte als Gäste den Minister der öffentlichen Arbeiten von Breitenbach, den Unterstaatssekretär im selben Ministerium, Frhrn. von Coels, den Rektor der Technischen Hochschule, den Oberbürgermeister von Rixdorf, mehrere Abgeordnete, Vertreter befreundeter Vereine und zahlreiche Vertreter der Presse begrüßen.

Nach einleitendem Gesange von Mitgliedern des Domchores gab in üblicher Weise der Vereins-Vorsitzende, Herr Dr.-Ing. Stübben, zunächst einen Rückblick auf die Entwicklung und die Tätigkeit des Vereins, der im vergangenen Jahre um 125 Mitglieder zugenommen hat, d. h. von 2564 auf 2689 gestiegen ist, von denen 985 in Berlin und den Vororten wohnen, während die übrigen auswärtige Mitglieder sind. Durch den Tod verlor der Verein 37 Mitglieder, darunter die beiden Ehrenmitglieder Adler und Wiebe. Das Gedächtnis des letzteren ist ebenso wie das von Karl Schäfer durch eine besondere Gedächtnisfeier gewürdigt worden, für Adler soll in Gemeinschaft mit der Technischen Hochschule und der Vereinigung Berliner Architekten eine solche veranstaltet werden. Von seinen Mitgliedern gehören dem Verein jetzt 24 über 50 Jahre an.

Nach außen hin war der Verein auf dem VIII. internationalen Architektenkongreß in Wien, auf dem Denkmalpflegetag in Lübeck und auf der Wander- und Abgeordneten-Versammlung des „Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ in Danzig im Vorjahre vertreten. Im Verein selbst wurden 19 Versammlungen abgehalten mit einer durchschnittlichen Besuchsziffer von 128 Personen. Besichtigungen fanden 8 statt. An Vereins-Wettbewerben wurden 6 auf dem Gebiete der Architektur, 6 auf dem des Ingenieurwesens gestellt und gelöst. Außerdem nahm der Verein in Gemeinschaft mit der Vereinigung Berliner Architekten an einer Reihe von Wettbewerben teil, zu denen nur die Mitglieder der beiden Vereine aufgefordert waren. Als größere gemeinschaftliche Arbeit der beiden Vereine wurden auch die Vorarbeiten für den Wettbewerb um einen Grundlinienplan für Groß-Berlin zu Ende geführt. Im Schinkelwettbewerb dieses Jahres gingen 43 Entwürfe ein, davon 28 im Hochbau, 6 im Wasserbau, 9 im Eisenbahnbau (über das Ergebnis haben wir schon an anderer Stelle*) berichtet).

Der Verein hat aus Anlaß des diesjährigen Schinkelfestes 7 neue Ehrenmitglieder ernannt, darunter 3 Deutsche und 4 Ausländer. Zu den ersteren zählen Min.-Dir. Exz. Karl Hinckeldeyn, Exz. Dr.-Ing. Schröder und Geh.

*) Vergl. Deutsche Bauzeitung Nr. 20.

Man wird wegen der Unterhaltungskosten den aus solchen Steinen hergestellten Wänden im allgemeinen den Vorzug vor den mit Emailfarbe gestrichenen Monier-Wänden geben können, jedoch wird die Herstellung der Verkleidungen bezw. der Trennungswände der Brausezellen aus weißen Marmorplatten wohl stets der aus Badeanstalts-Steinen vorzuziehen sein, zudem der Preis-Unterschied zwischen beiden Herstellungsarten kein sehr wesentlicher ist.

Die Gänge und Vorplätze sowie die Wannenzellen sind mit roten Tonplatten belegt, die Brausezellen erhielten Betonböden. Desgleichen wurden Betonmulden unter den freistehenden Wannen in den Wannen-Zellen hergestellt, eine Anordnung, welche sich im Laufe der Zeit wohl bewährt hat. In den Gängen sind mehrfach Gullies angeordnet und überhaupt die Gefäll-Verhältnisse derart eingerichtet, daß unter Zuhilfenahme eines Spritzschlauches bei der Reinigung der Räumlichkeiten alles gründlich ausgespült und die Abwassermenge ohne weiteres abgeführt werden kann. Auch wurden zur leichteren Reinhaltung und zur Vermeidung von Schmutz-Ansammlungen an allen Fußböden sowie in den Ecken Hohlkehlensteine vorgesehen.. In der Badewärter-Wohnung ist zum Teil Linoleum auf Zement-Estrich, zum Teil sogenannter fugenloser Steinholzboden verlegt.

Die Decken-Konstruktionen über dem Keller- und dem Erdgeschoß sind in Eisenbeton (Koenen'sche Voutendecken), jene über dem Obergeschoß des Mittelbaues in Holz mit dem vorschriftsmäßigen Zement-Estrich-Belag im Speicherraum ausgeführt. Um eine zu große Abkühlung der Decken über dem Erdgeschoß in den Seitenbauten zu vermeiden, wurden diese Decken mit in Zement verlegten Korkplatten belegt, worauf sodann noch ein Zement-Estrich aufgebracht wurde.

Die Raumabmessungen sind, wenn auch nicht reichlich, so doch genügend groß bemessen, um billigen Ansprüchen zu genügen. Die Auskleidezellen bei den Brausebad-Anlagen besitzen Ausmaße von 1,24 m zu 1,26 m im Lichten, die unmittelbar daran stoßenden Brausezellen solche von 1,12 m zu 1,27 m im Lichten. Die Wannenzellen weisen durchschnittlich eine Bodenfläche von 5—6 qm auf, bei Ausmaßen von etwa 2,1 zu 2,8 m.

Wie aus dem Grundriß Seite 134 ersehen werden kann, sind hinter den Brausezellen durchschnittlich 60 cm breite sogen. Montage - Gänge angeordnet, in welchen die Installationen angebracht sind. In diesen Gängen sind Sammelrinnen angelegt, welche das aus den Brausezellen abfließende Wasser aufnehmen und nach Sammelgullies leiten. Diese Art der Anordnung wurde zwar von verschiedenen Seiten, welche eine unmittelbare Ableitung der Abwasser in den Brausezellen selbst befürworten, schon bekämpft, hat sich jedoch hier stets als zweckmäßig erwiesen. Insbesonders ist von dem Montage-Gang aus eine stete Kontrolle der Benützung der Badezellen möglich. Die Breite der Verkehrsgänge wurde auf 1,5 m bis 1,6 m bemessen.

In den Aus- und Ankleideräumen bei den Brausezellen sind vorgesehen: ein an der Wand konsolartig befestigter, kleiner, aufklappbarer Sitz, ein Ablege-Brettchen, zwei Kleiderhaken, ein Spiegel sowie ein aus drei 10 cm breiten Brettchen bestehender einfacher, 0,36 zu 0,6 m großer Holzrost mit Stiefelzieher-Ansatz. In der Brausezelle selbst, welche durch eine 3 cm starke Marmorwand und ein senkrecht zu derselben stehendes, 27 cm breites Marmorbrett zum Schutz der Kleider gegen Nässe von dem Aus- und Ankleideraum abgetrennt ist, sind nur der Brausehebel und eine Seifenschale angebracht. Die Oeffnung zwischen Brauseraum und Ankleidezelle hat eine Breite von 50 cm. Vertiefte Fußwannen wurden wegen der Schwierigkeit einer zweckmäßigen Konstruktion, wegen der erschwerten Sauberhaltung, besonders bei regem Betrieb, sowie wegen der zu befürchtenden Gefahr schwer zu beseitigender Verunreinigung und hierdurch veranlaßter Verstopfung der Abläufe nicht vorgesehen, obwohl man bei Planung der Bade-Anlage daran gedacht hatte, solche einzubauen. Anderwärts gemachte Erfahrungen haben Veranlassung gegeben, vorerst hiervon Abstand zu nehmen.

In den Wannenzellen sind die gleichen Einrichtungs-Gegenstände vorgesehen wie in den Ankleide-Kabinen bei den Brausezellen. Die Wannen, welche frei über Mulden aus Beton stehen, sind im Giesinger Bade aus Gußeisen mit Hart-Email-Ueberzug hergestellt. Diese Wannen können leicht sauber gehalten werden, auch hat sich der Email-Ueberzug bis zum heutigen Tage als sehr haltbar und zweckmäßig bewährt.

An den sämtlichen Türen sind mit Steckschlüsseln zu stellende Kontroll-Uhren angebracht, um, besonders bei regem Betrieb, die Zeitdauer der Bade-Benutzung, welche bei Brausebädern auf 15 Minuten, bei Wannenbädern auf 30 Minuten festgesetzt ist, kontrollieren zu können.

Brt. Arch. Heinrich Kayser, sämtlich in Berlin, zu den letzteren der bekannte russische Ingenieur Exz. Prof. Dr.-Ing. von Belelubsky in St. Petersburg und die 3 Architekten Peter Cuypers in Amsterdam, John Belcher in London, Pierre Daumet in Paris, die sämtlich sich nicht nur durch hervorragende fachliche oder künstlerische Leistungen ausgezeichnet, sondern sich auch nach der Richtung der internationalen Annäherung der Vertreter des Baufaches auf Ingenieur- und Architekten-Kongressen besondere Verdienste erworben haben. Es ist das erste Mal, daß der Verein auch über den Rahmen seiner eigenen Mitglieder bei der Ernennung von Ehrenmitgliedern hinausgegriffen hat. Den drei in der Versammlung anwesenden neuen deutschen Ehrenmitgliedern konnte der Vorsitzende gleich den persönlichen Glückwunsch des Vereines aussprechen.

Den Siegern im Schinkel-Wettbewerb wurde darauf mit anerkennenden und anspornenden Worten seitens des Hrn. Ministers von Breitenbach die Schinkelplakette überreicht, indem er hervorhob, daß sie die Auszeichnung zwar ihrer Tüchtigkeit und ihrem Fleiß, nicht zum wenigsten, aber auch ihren Meistern verdankten. Durch die Erfolge im Schinkel-Wettbewerb ehre der Verein sich ebenso sehr wie die Sieger und es sei ihm ein Bedürfnis, namens der Staatsbauverwaltung dem Verein für sein Wirken im allgemeinen und im besonderen Interesse des Baufaches Dank und Glückwunsch auszusprechen. An die Worte des Ministers knüpfte der Vorsitzende noch einige warm empfundene Worte des Glückwunsches an die Sieger im Namen des Vereins und dann folgte der interessante von vortrefflichen Lichtbildern begleitete Festvortrag von Brt. Paul Wittich, Direktors der Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft in Berlin, über „Die europäischen und amerikanischen Weltstädte unter dem Einflusse des elektrischen Schnellverkehrs“.

Redner knüpfte an die Bemerkung des Vereins-Vorsitzenden an, dass der Verein auf ein 85jähriges Bestehen zurückblicken könne, er habe also die ganze neuzeitliche Entwicklung der Verkehrstechnik miterlebt, die mit der Einführung der mechanischen Kraft des Dampfes in das Verkehrswesen einsetzte. Die Entwicklung der Dampflokomotive hat sich dann abgespielt, bis im Jahre 1879 die erste elektr. Lokomotive auf der Gewerbe-Ausstellung in Berlin von Werner von Siemens vorgeführt wurde, die seitdem eine völlige Umgestaltung namentlich des innerstädtischen Verkehres hervorgerufen hat. Der Verein hat dann die Schnellfahrten bei Berlin miterlebt, welche die Einführung einer Reisegeschwindigkeit von 200 km in der Stunde als praktisch möglich erwiesen und schließlich hat sich in dieser Zeit der letzte Sieg der Technik, die Eroberung der Luft abgespielt. Das Eisenbahnnetz, das jetzt die Erde umspannt, ist auf eine Länge angewachsen, die 25 Aequatorialringen der Erde, der $2^1/_2$ fachen Entfernung des Mondes von der Erde entspricht.

Das ungeheure Anwachsen der Städte hat dann für diese besondere Verkehrsbedürfnisse geschaffen. Die Anfänge der Entwicklung des Vorortverkehrs gehen in London, dem mit 7,2 Mill. Einwohnern und 1790 qkm Fläche immer noch bei weitem größten Stadtgebiet, bis in die sechsziger Jahre zurück und sind vorbildlich für alle anderen Anlagen dieser Art gewesen Dort wurden zuerst die Dampfbahnen bis ins Herz der Stadt geführt. Ein weiteres großartiges Beispiel ist die Stadtbahn in Berlin, der dieses Gemeinwesen einen großen Teil seiner Entwicklung verdankt. Aber die Kosten weiterer solcher Anlagen mit eigenem Bahnkörper würden ins Unerschwingliche steigen. Es ergab sich die Notwendigkeit, diese städtischen Bahnen entweder als Hochbahnen in breiten Straßen durchzuführen oder als Untergrundbahnen unter diesen Straßenzügen. Die amerikanischen Hoch-

(Fortsetzung auf Seite 144.)

Die Gebühren für Benutzung eines Brausebades einschließlich Bereitstellung eines Handtuches betragen 10 Pf.; die Gebühren für Benutzung eines Wannenbades einschl. Bereitstellung eines Handtuches sind auf 30 Pf. festgesetzt. Eine Beschränkung im Wasser-Verbrauch besteht nicht. Den Badegästen werden die Badezellen durch den Badewärter angewiesen, wobei die niedrigste Nummer der Eintrittsmarke zum Genuß der nächst freiwerdenden Zelle berechtigt.

Die Heizung der Räume erfolgt durch Dampf-Heizkörper (Radiatoren) mit Frischluft-Zuführung von außen mittels hinter den Heizkörpern angebrachten Lüftungsklappen. Die Ablüftung erfolgt durch bei jeder Abteilung zentral gelegene Schächte, in welchen zur Luftansaugung Dampf-Heizkörper eingebaut sind. Diese Art der Lüftungs-Einrichtung hat selbst bei starkem Betrieb lästige Dunst-Ansammlungen verhindert.

Für die Warmwasser-Bereitung wurden 3 Boiler von zusammen 9 cbm Nutzinhalt nebst 2 Füllreserven von zusammen 4 cbm Inhalt vorgesehen, und ein Zentral-Mischapparat sowie ein automatischer Temperatur-Regler eingerichtet. Die Heizung und die Warmwasser-Bereitung werden betrieben durch 3 freistehende Niederdruck-Dampfkessel von zusammen 51 qm wirksamer Heizfläche. Die künstliche Beleuchtung erfolgt durch Gas.

Einschließlich der Heiz- und badetechnischen Einrichtungen, welche einen Aufwand von rd. 33 300 M. erforderten, sowie einschl. aller Neben-Anlagen betrugen die Gesamtkosten für die Badeanstalt rd. 99000 M. Die Kosten für das qm überbauter Fläche berechnen sich hiernach auf rd. 366 M., die Kosten für 1 cbm umbauten Raumes bei einem Ausmaß von Kellergeschoß-Fußboden bis Dachrinnen-Oberkante auf rd. 38 M. (hierbei sind die Kosten für die Einrichtung und die gesamte Installation inbegriffen).

Mit dem Bau des Bades wurde Ende Dezember 1904 begonnen und dasselbe mit Ausnahme des Ausbaues der Baderäume im Kellergeschoß anfangs Dezember 1905 vollendet; der Einbau der Badezellen im Kellergeschoß erfolgte 1906.

Das Brause- und Wannenbad in Giesing erfreut sich, wie auch seine Schwesteranstalten, seit seinem Bestehen eines großen, stets steigenden Besuches. Es wurden im Jahre 1907 insgesamt 40113 Brausebäder (hiervon 35522 an Männer und 4591 an Frauen) und 37179 Wannenbäder (hiervon 17764 an Männer und 19415 an Frauen) abgegeben. Der durchschnittliche Tagesbesuch beträgt hiernach bei den Wannenbädern 102, bei den Brausebädern 110 Personen.

Ansicht von der Pilgersheimer-Straße (oben).
Ansicht von der Kleist-Straße (Mitte).
Warteraum (unten).

Vermischtes.

Die Stadtbauratsstelle für Tiefbau in Dresden, die durch den plötzlichen Tod des bisherigen Inhabers, des Hrn. Ob.-Brt. Klette soeben frei geworden ist, wird bereits von den Stadtverordneten wieder ausgeschrieben. Der Stadtbaurat ist Mitglied des Rates, wird zunächst auf 6 Jahre, dann auf Lebenszeit gewählt. Bezüglich der näheren Verhältnisse verweisen wir auf die Ausschreibung im Inseratenteile. —

Der Techniker in der Gemeinde-Verwaltung. Aus Baden wird berichtet, daß kürzlich Rechtsanwalt Frey aus Karlsruhe im jungliberalen Verein in Freiburg einen Vortrag über das Thema: „Der Techniker in der Kommunal-Verwaltung“ hielt. Darin führte er aus, der Techniker müsse künftig mehr berücksichtigt werden, er müsse Sitz und Stimme im Stadtrat erhalten und auch als Bürgermeister berufen werden können. Das Monopol der Juristen sei nicht mehr haltbar. Neben den Technikern sollten auch tüchtige Kaufleute und Männer aus dem Bankfach in die Leitung der Gemeinden gewählt werden, die parteipolitischen Gesichtspunkte dürfen nicht mehr allein maßgebend bleiben. Die Vorbildung der Juristen und die der Techniker müssen zweckentsprechend verbessert werden. Man darf aus diesen Ausführungen schließen, daß die Erkenntnis zwar langsam aber sicher ihren Weg geht, und auch in Kreise einzudringen beginnt, die sich ihr bisher grundsätzlich verschlossen haben. —

Baupflege der heimischen Bauweise im Kreise Tondern. Auch im äußersten Norden unseres Vaterlandes sind rührige Kräfte bei der Arbeit, unserem Volke zu einem höheren Kulturzustand in baulicher Beziehung zu verhelfen. Die verdienstvolle Tätigkeit des Geh. Brts. K. Mühlke, früher in Schleswig, zeitigt schöne Früchte, trotzdem er seit einigen Jahren an die Zentralstelle nach Berlin berufen worden ist. Besonders verdient um die Sache hat sich in neuerer Zeit der Landrat Rogge des Kreises Tondern gemacht, der den Architekten Voß in Kiel und einen künstlerisch veranlagten Lehrer Möller daselbst mit Aufnahmen und Nutzbarmachung alter bodenständiger Bauten des Kreises beauftragt hat. Eine daraus hervorgegangene Veröffentlichung war bereits bei der Gründung des „Provinzialverbandes für Heimatschutz“ in Kiel ausgestellt.

Am 30. Januar war eine Versammlung der Bauhandwerker des Kreises in Tondern versammelt, auf der nach einer Aussprache über die Baupolizei-Ordnung der Provinz Schleswig-Holstein Vorträge der Hrn. Voß und Möller den Versammelten ein klares und durch vorzügliche Lichtbilder auch überzeugendes Bild der Bewegung und ihrer Bedeutung gaben. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben betr. den Neubau eines Oberrealschul-Gebäudes in Kufstein erläßt der dortige Stadtmagistrat, von dem auch die Unterlagen zu beziehen, mit Frist zum 30. April d. J. Drei Preise von 2000, 1200 und 800 Kr. —

Einen Wettbewerb um Pläne für die Bebauung einer neuen Straße in der Schwachauer Vorstadt in Bremen schreibt mit Frist zum 1. Mai d. J. für alle im Bremer Stadtgebiet geborenen oder ansässigen Architekten die Bremer Terrain-Gesellschaft aus. Preisrichter sind u. a. Prof. E. Högg, Bremen; Arch. Herm. Jansen, Herausg. des „Baumeister“, Berlin; Dr. Meiners, Bremen. Fünf Preise, davon 2 erste zu je 1000 M., 3 zweite zu je 600 M. Die Gesamtsumme kommt auf jeden Fall zur Verteilung; weitere Ankäufe zu je 250 M. vorbehalten. Unterlagen durch Dr. Meiners, Bremen, Wachtstraße 14/15. Es besteht die Absicht, die Verfasser derjenigen preisgekrönten und angekauften Arbeiten, die zur Ausführung kommen, mit der architektonischen Bearbeitung zu beauftragen.

Gegenstand des Wettbewerbes ist die vom städtebaukünstlerischen wie vom architektonisch und kaufmännischen Standpunkt aus zu beurteilende Bebauung der betr. Straße. Besonderer Wert ist auf eine einheitliche, künstlerische Wirkung des gesamten Straßenbildes zu legen entsprechend den historischen Vorbildern in Stadt und Land. Die einzelnen Typen der Häuser sollen daher nicht nur als Architekturstücke charaktervoll durchgebildet werden, sondern vor allem auch geeignet sein, sich harmonisch in ihre Nachbarschaft einzufügen. Es wird also hier der Versuch unternommen, neue Wege in der Erzielung eines städtebaulich befriedigenden Straßenbildes zu finden, das sich bisher durch Schaffung wertvoller Einzeltypen, wie sie durch zahlreiche Wettbewerbe gesucht wurden, leider nicht ergab.

Es muß ein Wille und ein gleiches Können für sämtliche Architekten der zu bebauenden Straßen vorhanden sein und vor allem müssen alle die nötige Rücksicht auf ihre Nachbarn sowie auf die Gesamtheit stets beobachten. Diese wohl sehr seltenen Vorbedingungen sind dadurch gegeben, daß seitens der Straßeneigentümer oder -Anlieger möglichst ein Architekt oder solche, die im gleichen Sinne bauen, mit der architektonischen Ausbildung des Gesamtstraßenbildes beauftragt werden soll — ein Vorgehen, das u. a. unseren bisher künstlerisch mit so geringem Erfolge bauenden Terraingesellschaften nicht warm genug ans Herz gelegt werden kann. Es ist dabei ja nicht nötig, daß die betr. Straßen in einem Jahre hochgebaut werden; eine mehrjährige Arbeit am Auftrage dürfte ihnen nur nützen. —

Zum Wettbewerb ev. Kirche in Kairo (vgl. Nr. 20) ist nach Einsicht in die Unterlagen nachzutragen, daß es sich um einen Bau für 300—350 Sitzplätze handelt, für den der Kostenaufwand ohne innere Einrichtung 130000 M. nicht überschreiten und der einen Glockenturm erhalten soll. Der Baustil ist den Bewerbern überlassen, die Kirche muß sich jedoch in den bereits bestehenden Rahmen — Schule, Pfarrhaus, Pensionat und Miethaus, gut einfügen. Alle Zeichnungen in 1:100 verlangt. Die preisgekrönten oder angekauften Entwürfe (ev. 2 zu je 300 M.) gehen in den Besitz der Gemeinde über, die sich aber nicht an die Ausführung eines der Pläne gebunden hält. Einreichung der Entwürfe an Pfarrer E. Heitt, Deutsche Kirche in Kairo, bis spätestens 22. April. —

Einen Wettbewerb um Entwurfskizzen für den Neubau eines Gymnasiums in Höxter a. W. schreibt der dortige Magistrat mit Frist zum 15. Juli d. J. aus für in Deutschland ansässige Architekten. Drei Preise von 1500, 1000, 700 M. Ev. Ankauf von weiteren Entwürfen zu je 300 M. auf Empfehlung des Preisgerichts. Unter den Preisrichtern: Brt. Böhnert, Baugewerkschuldir. Prof. Taubner, Stadtbaumstr. Büchel in Höxter, sowie Reg.-Bmstr. Moritz in Cöln. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, vom Stadtbauamt in Höxter. —

Inhalt: Das Brause- und Wannen-Bad in München-Giesing. (Schluß.) — Vom Schinkelfest des Architekten-Vereins in Berlin. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das Brause- und Wannen-Bad in München-Giesing.

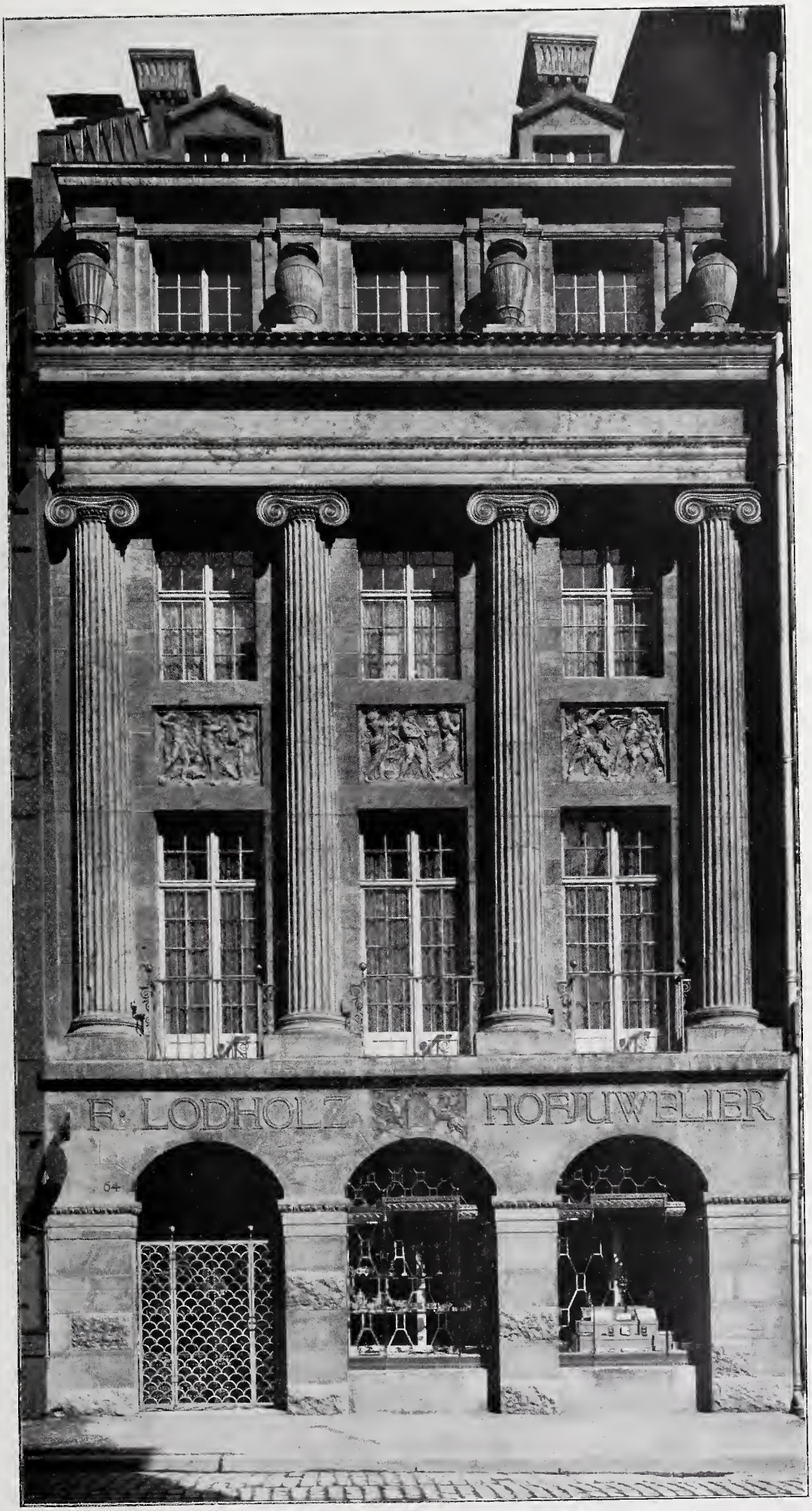
Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich i. V. Fritz Eiselen, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber, Berlin

bahnen mit ihrer Entstellung des Städtebildes und ihren unerfreulichen Folgen für die Anwohner einerseits und die Dampfuntergrundbahnen in London mit ihrem Qualm und ihrer Stickluft anderseits sind die ersten Beispiele dieser Art. Auch hier ist die heutige Entwicklung erst durch die Einführung der Elektrizität ermöglicht worden.

Die jüngste Entwicklungsstufe vertreten die elektrischen Schnellbahnen, die losgelöst von der Oberfläche der Straße und dem auf dieser sich abspielenden Verkehr eine ganz andere Schnelligkeit gestatten, als mit den Straßenbahnen oder gar dem Omnibus zu erreichen ist, die bisher vorwiegend das Verkehrsbedürfnis in dem Inneren der Großstädte befriedigten, während diese Schnellbahnen anderseits in viel leichterer Weise als Vollbahnen an das Stadtbild anzupassen sind. Nur wenige Anlagen dieser Art gehen in das Ende des vorigen Jahrhunderts zurück. Auch jetzt besteht erst in 7 Weltstädten, nämlich nach der Einwohnerzahl geordnet, in London, New York, Paris, Berlin, Chicago, Philadelphia, Boston, mit den eine wirtschaftliche Einheit mit ihnen bildenden Vorstädten, der Anfang eines solchen Verkehrsnetzes.

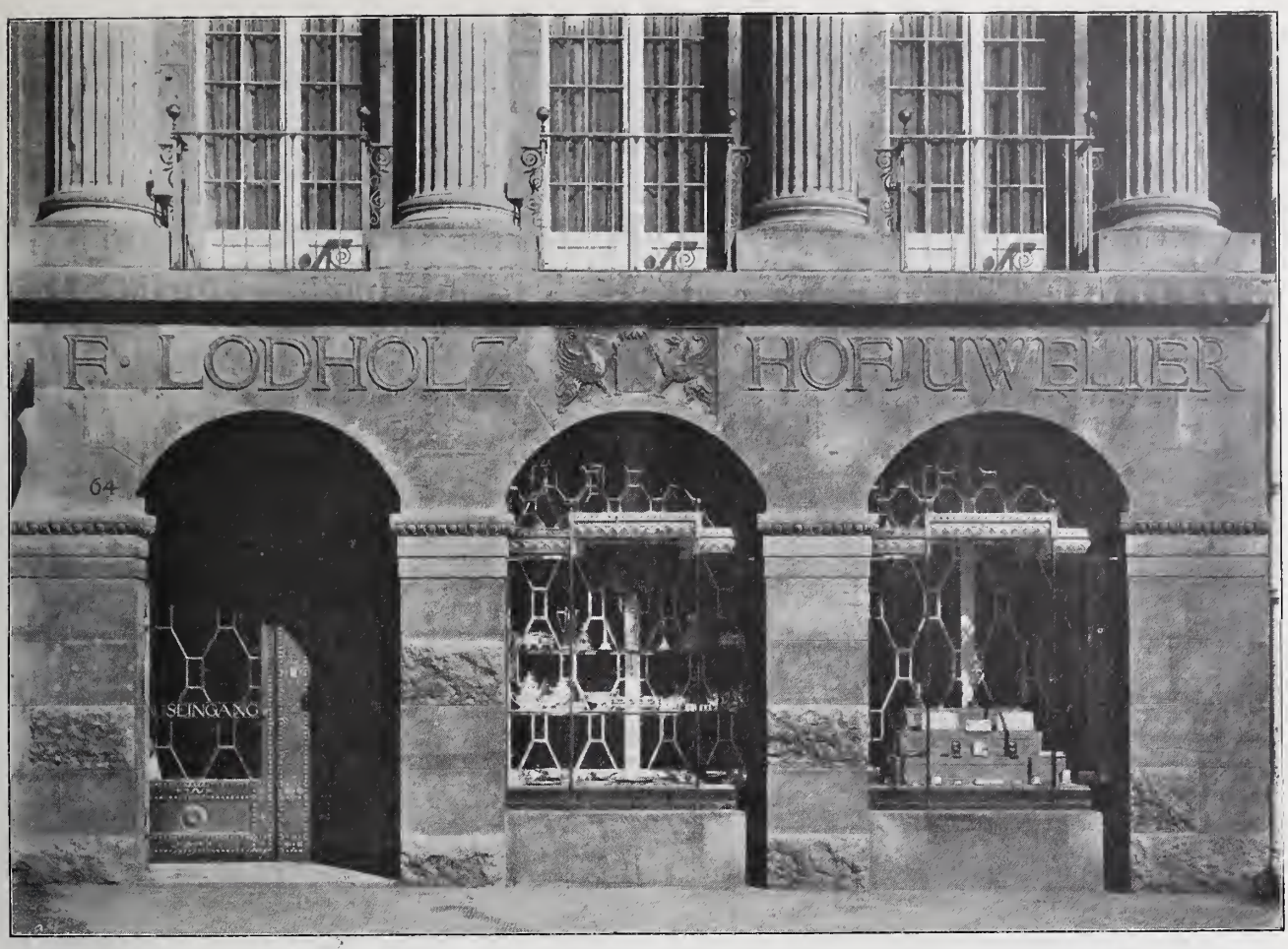
Redner erläutert dann unter Vorführung von Plänen und Stadtbildern, wie dem Stadtplane und der Eigenart der verschiedenen Städte entsprechend die bisher ausgeführten Schnellbahnen ausgestaltet worden sind und welche weitere Entwicklung sie nach den bisher vorliegenden Plänen in nächster Zeit annehmen werden. Im Vergleich zu den sonstigen Eisenbahnen handelt es sich nur um wenige hundert Kilometer, und doch sind schon über 3 Milliarden Mark in diesen Verkehrsanlagen festgelegt. Nur ausnahmsweise werden Anlagen dieser Art durch den Staat oder die Gemeinden geschaffen werden, deshalb müssen sie auf guter wirtschaftlicher Grundlage beruhen, die nur bei sehr großem Verkehr gegeben ist. Alle Unternehmungen, die das nicht beachteten, wie die neuen Röhrenbahnen in London und auch ein Teil der Bahnen in New York, schädigen die Weiterentwicklung, denn sie führen auf längere Zeit zu einem Stillstand derselben. In einer gesunden Fortbildung dieses neusten Verkehrsmittels liegt aber auch zum nicht geringen Teile die gesunde Weiterentwicklung unserer modernen Großstädte selbst.

Großer Beifall lohnte den inhaltreichen Vortrag. Dem Dank des Vereins gab der Vorsitzende noch beredten Ausdruck. Chorgesang beschloß die Festsitzung. An sie knüpfte sich ein Rundgang durch die Ausstellung der preisgekrönten Schinkelarbeiten in den vorderen Sälen des Vereinshauses und ein fröhliches Festmahl, das erst in später Stunde sein Ende fand. — Fr. E.



AUS LODHOLZ IN FREIBURG IM BREISGAU. * HAUPTANSICHT. * ARCHITEKT: RUDOLPH SCHMID IN FREIBURG IM BREISGAU. * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
XLIII. JAHRGANG 1909
* * * NO. 23. * * *



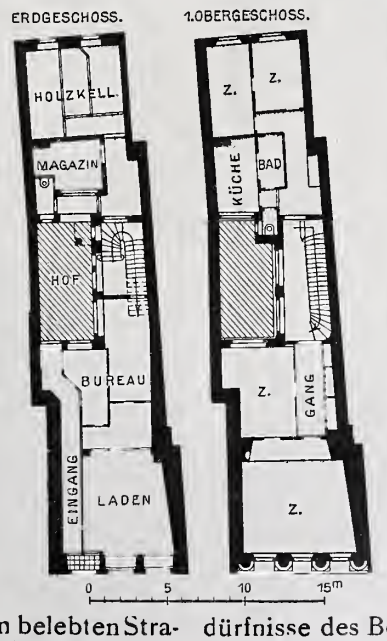
DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº. 23. BERLIN, DEN 20. MAERZ 1909.

Haus Lodholz in Freiburg im Breisgau.

Architekt: Rudolf Schmid in Freiburg i. Brg. Hierzu eine Bildbeilage.

Das Haus Lodholz wurde im Jahre 1907 an Stelle eines alten Hauses an der Kaiserstraße, der Haupt-Geschäfts-Straße von Freiburg, erbaut. Es enthält nach den beistehenden Grundrissen in dem Erdgeschoß die zu einem Juweliergeschäft erforderlichen Räume, Laden und Bureaus in feuer- und diebessicherer Bauart, sowie nach hinten Magazinräume. Im 1. Obergeschoß befindet sich die Wohnung des Eigentümers und Geschäftsinhabers, in den beiden anderen Geschossen liegen je eine Mietswohnung, im Dachboden Waschküche und Dienstboten-Zimmer.



Das Haus ist besonders für einen Juwelier erbaut; deshalb sind die Schaufenster klein gewählt, sogar die Spiegelscheiben wurden geteilt, denn für die kleinen zur Ausstellung gelangenden Gegenstände ist eine vitrinenartige Auslage ganz besonders geeignet.

Eine monumentale Wirkung in dem belebten Straßenbild konnte bei der geringen Fassadenlänge nicht durch eine große Höhenentwicklung erreicht werden, es mußte vielmehr das Hauptgesims möglichst tief angesetzt werden, was dem Hause einen vornehmen Ausdruck und bei gleichzeitiger antikisierender Ausbildung eine zurückhaltende Eigenart verleiht. Die Fassade wurde in gelbgrauem Muschelkalk ausgeführt. Zur Steigerung der Wirkung ist die ganze Fläche patiniert und es wurden einzelne ornamentale Teile in Farben leicht abgetönt und vergoldet. Vor den Pfeilern des obersten Geschosses fanden Tonvasen Aufstellung. Das Dach ist mit gelben Biberschwanzziegeln gedeckt.

Der innere Ausbau des Hauses wurde durchgehend im Einklang zur Fassade entworfen und ausgeführt; einzelne Räume, besonders der Laden, erhielten eine reichere Durchbildung.

Die Aufgabe war für den Architekten besonders deshalb anregend, weil das Geschäftshaus nur für einen Juwelier geeignet sein sollte und nicht, wie leider bei der Errichtung der größeren Zahl von Geschäftshäusern, zugleich für die Bedürfnisse aller, möglicherweise wechselnden Geschäfte eingerichtet werden mußte. Eine praktische und zweckdienliche Einrichtung des Hauses für die Bedürfnisse des Besitzers war dadurch um so sicherer zu erreichen. Die durch das Haus bedingte Seßhaftigkeit des Geschäftes wird das Ansehen und das Vertrauen auf die Gediegenheit desselben wesentlich erhöhen.—

Bau-Unfälle an Getreidesilos.

Von Regierungs-Baumeister E. Lufft in Braunschweig.

Während man ursprünglich nur Getreide in Silo-Speichern einlagerte, wird neuerdings diese Speicherform auch für eine Reihe anderer Massengüter, so namentlich für Kohle, Erze und Zement verwendet. Damit ergibt sich eine steigende Bedeutung der Silobauten und die dringende Notwendigkeit, die für die Bauausführung und die Dimensionierung der Konstruktionen in Betracht kommenden Verhältnisse genau zu beherrschen. Da jedoch Silobauten eine Erscheinung der neueren Zeit sind, so liegen für sie nicht im selben Maße Erfahrungen vor, wie für andere Hochbauten, und es dürfte zweckmäßig sein, an Hand vorgekommener Bauunfälle die für weitere Ausführungen sich ergebenden Lehren zu ziehen.

Es machte insbesondere Schwierigkeit, die Bemessung der Wandstärken für die Silozellen so zu treffen, daß die Wände sich hinreichend wiederstandsfähig gegenüber dem Druck des in der Zelle eingeschlossenen Materiales zeigten. Mangels einer genaueren Kenntnis dieses Druckes verfuhr man vielfach bei der Berechnung in der Art, daß man die Zellenwand als Stützmauer ansah, was natürlich der Wirklichkeit wenig entspricht. Seit einigen Jahren jedoch liegen insbesondere für Getreidesilos zahlreiche Versuche vor, welche eine zuverlässige Stärkenberechnung der Zellen ermöglichen.

Weiterhin verlangen bei Silobauten die Gründungs-Arbeiten eine erhöhte Aufmerksamkeit, indem es sich hier ausnahmslos um hohe und ganz mit Nutzlast erfüllte Gebäude handelt, bei denen man gezwungen ist, mit hohen Fundament-Beanspruchungen zu rechnen. Erschwerend tritt hinzu, daß Silospeicher, indem sie dem Umschlag der Güter von oder nach dem Wasser dienen, häufig am Ufer von Wasserläufen oder des Meeres errichtet werden, wo im allgemeinen schlechte Baugrund-Verhältnisse vorliegen. In dieser Lage befinden sich auch die nachstehend ausgeführten Speicher und bei zwei derselben ist auch der Bau-Unfall mangelhafter Gründung zuzuschreiben.

Der Peavey Elevator in Duluth.

Dieser Speicher ist wegen seines dreimaligen Einsturzes zu einer ziemlichen Berühmtheit gelangt. Er ist im Jahre 1900 in Eisenbetonweise gebaut, und zwar als erster seiner Art in den Vereinigten Staaten. Die Einstürze wirkten lähmend auf die weitere Verwendung des Eisenbetons für Silospeicher in diesem Lande, und es bedurfte eines Zeitraumes von ungefähr 4 Jahren, bis man wieder den Mut fand, Getreidesilos in dieser Bauweise auszuführen.

Die Grundriß-Anordnung des Silos, welcher gewaltige Abmessungen besitzt, zeigt die Abbildung 1. Es sind 30 kreisrunde Zellen vorhanden, welche in 5 Gruppen zu je 6 Stück angeordnet sind und 10,2 m lichten Durchmesser bei ungefähr 32 m Höhe besitzen. Die Beschüttung der Zellen mit Getreide erfolgt durch 3 Bandförderer, welche von dem die Elevatoren und Wagen enthaltenden Arbeitshaus (working house) auf hohen Brückenstegen nach dem Silogebäude führen. Nicht nur die kreisrunden Silos werden für die Einlagerung ausgenutzt, sondern auch die zwischen je vier runden Zellen sich bildenden Zwickelsilos. Die Wandstärke der Zellen beträgt am Grunde 30 cm und nimmt nach oben hin allmählich bis auf $^3/_4$ dieser Stärke ab. Zur Aufnahme der Zugkräfte, welche in den Wänden durch das eingeschlossene Getreide erzeugt werden, sind wagrechte Eisenringe während des Baues einbetoniert worden, welche aus Flacheisen von rd. 9,5 · 38 mm Stärke gebildet sind und der Höhe nach untereinander Abstände von 30 cm haben.

Dieser lotrechte Abstand ist übrigens nur im unteren Teile des Baues vorhanden und erweitert sich nach oben hin allmählich auf 45 cm. Schon bei der ersten Probefüllung ist die in Abbildung 1 mit *a* bezeichnete Zelle gebrochen. Nachdem sich bald darauf auch an anderen Stellen bedenkliche Risse zeigten, wurde das Füllen der Zellen sehr vorsichtig vorgenommen und insbesondere wurden die Zwickelzellen, welche man als den schwachen Punkt der Konstruktion ansah, nur im Notfall und auch dann nur bis zu einer mäßigen Höhe gefüllt. Gleichwohl traten zwei Jahre später wieder Brüche ein, und zwar gelegentlich einer Füllung mit Leinsaat, welche bekanntlich wegen ihrer geringen inneren Reibung besonders hohe Wanddrücke ausübt. Es waren diesmal die Zellen *b* und *c*, und namentlich die Zelle *c* lehrte, daß nicht nur die Zwickelzellen, sondern auch die runden Zellen zu schwach seien. Um den Bau überhaupt weiter benutzen zu können, half man sich damit, daß man in die alten Silos neue hineinstellte mit größeren Wandstärken und stärkeren Eiseneinlagen. Ebenso hat man in die Zwickel-Silos runde, die Wände berührende Silos hineingestellt. Damit war die Konstruktion gegen den Druck des eingeschlossenen Getreides genügend stark gemacht, jedoch war die Pfahlgründung nicht für die doppelten Mauern vorgesehen, weshalb ein starkes Wegsacken des Silobaues, und zwar besonders in dessen mittlerem Teile auftrat. Die am Rande stehenden Zellen wirkten dabei in ihren oberen Teilen drückend auf die inneren Zellen, indem in der Gesamtheit der Zellen ähnliche Beanspruchungen auftraten, wie in einem an den Enden aufgelegten und in der Mitte unter einer Last durchgebogenen Balken. Die Folge davon war, daß weitere Risse in den Wänden, diesmal aber aus einem dem ursprünglichen entgegengesetzten Grunde auftraten. Augenblicklich weist der Bau in allen seinen Teilen lotrechte Risse auf, weshalb man es nicht wagt, ihn mit mehr als seiner halben Fassungskraft anzufüllen.

Ueber die Gründe, welche die wiederholten Einstürze veranlaßten, hat man in den Vereinigten Staaten allerlei Vermutungen angestellt. In den Jahren 1900 und 1903 war eine zuverlässige Kenntnis der Druckverhältnisse in Getreide-Silos noch kaum vorhanden, sodaß man bei der Dimensionierung mehr nach dem Gefühl vorging, als daß von einer eigentlichen Berechnung die Rede sein konnte. Auf den Abbildungen 2 und 3, welche unmittelbar nach den Einstürzen aufgenommen wurden, ist an den außen herablaufenden, sich abtreppenden Rippen, welche stützend wirken sollen, in Wirklichkeit aber zwecklos sind, jedenfalls zu erkennen, daß dem Erbauer dieses Silos ein Einblick über das Wesen der auftretenden Beanspruchungen gefehlt hat. Man suchte die Ursachen in ungenügender Gründung, mangelhafter Arbeit beim Betonieren, welche teilweise bei starkem Frost ausgeführt werden mußte, sowie in Biegungs-Anstrengungen, welche in den kurzen, geraden Verbindungswänden zwischen den Zellen dann auftreten, wenn ein Zwickelsilo gefüllt, die Nachbarzellen aber leer sind. Die wahre Ursache dürfte jedoch in den ungenügenden Eiseneinlagen der Wände zu suchen sein, welche für den Eisenring nur einen Querschnitt von ungefähr 3,6 qcm bieten. Die seither angestellten Versuche über den Getreidedruck an ausgeführten Silozellen, von denen namentlich diejenigen des Verfassers dieser Zeilen *) hier vergleichbar sind, indem sie sich ebenfalls auf runde Zellen und zwar großen Durchmessers beziehen, lassen erkennen, daß bei dem Elevator in Duluth die Eiseneinlagen der Wände etwas mehr als doppelt so stark hätten sein müssen, um der Sprengkraft von eingeschlossenem Weizen oder einer sonstigen bezüglich der inneren Reibung ähnlichen Fruchtart zu widerstehen. Da aber der Peavey-Speicher vorzugsweise für Leinsaat benutzt wird, welche größere Drücke als Weizen liefert, so hätten die Eiseneinlagen noch darüber hinausgehend bemessen werden sollen.

Eisenbetonsilo in Tunis.

In Tunis ist im Jahre 1906/1907 eine größere Mühlen-Anlage errichtet worden, welche aus dem Mühlengebäude, einem Getreidesilo und einem Mehlspeicher besteht. Alle 3 Bauten sind nach neuesten Grundsätzen in Eisenbeton aufgeführt, konnten aber, trotzdem die maschinelle Einrichtung nahezu montiert war, nicht in Benutzung genommen werden, und zwar, weil sich die Gebäude ganz einseitig setzten und die beiden Speicher sogar umzufallen drohten, wie die beiden Abbildungen 4 und 5 deutlich zeigen. Die Anlage befindet sich im Gebiet des Hafens von Tunis, welcher wegen seiner ganz außergewöhnlich schlechten Grundverhältnisse in weiten Kreisen und so auch der bauausführenden Firma bekannt war. Doch glaubte dieselbe, dieser Schwierigkeit durch besondere Maßnahmen Herr werden zu können. Eigentlich tragfähiger Grund findet sich an der betreffenden Stelle erst in ungefähr 30 m Tiefe, während diesem bis in bedeutende Höhe schlammige, widerstandslose Erdmassen aufgelagert sind. Die Erdoberfläche selbst ist mit einer einige Meter starken Humusschicht von wechselnder Stärke und scheinbarer Tragfähigkeit bedeckt. Es bestand nun die Absicht, die Unter-Konstruktion der Gebäude, welche aus Abbildung 6 für den Silo-Speicher im besonderen zu ersehen ist, außerordentlich stark zu machen und derart als durchgehenden Träger auszubilden, daß die selbständige Setzung einzelner Gebäudeteile unmöglich gemacht würde. Zu diesem Zweck erhielt die Fundamentplatte eine Konstruktionshöhe von 1,45 m. Sie war nicht als massive Platte ausgebildet, sondern vielmehr aus einer oberen 0,12 m sowie einer unteren 0,15 m starken Platte zusammengesetzt. Diese beiden dünnen Platten waren gegen einander durch eine Gewölbe-Konstruktion abgesteift. Entsprechend der aus den Grundriß-Abmessungen der Silos sich ergebenden

*) Engineering News, 15. Dez. 1904.

Felderteilung wurden dieser so gebildeten Platte auf ihrer Unterseite durchlaufende Rippen aufgesetzt, welche 1,5 m hoch und 30 cm stark sind. Außerdem besitzt sie eine am ganzen Umfange herumführende, gewissermaßen die Verlängerung der Umfassungswände nach unten bildende 3,5 m hohe und 0,50 m starke Rippe, welche das unmittelbar unter dem Gebäude befindliche Erdreich kastenförmig umschließen und am Entweichen hindern soll. Trotz dieser Maßnahmen, welche noch durch eine allseitige, durch Winkelrippen gehaltene Auskragung der Fundament-Platte von 1,5 m ergänzt wurden, ließ sich nicht vermeiden, daß die 3 Gebäude sich in bedrohlicher Weise schief stellten, und zwar der Silospeicher, wie Abbildung 4 erkennen läßt, noch während des Baues, also nicht erst, wie man etwa annehmen könnte, unter der Wirkung von eingelagertem Getreide. Das Mühlengebäude, welches eine weniger längliche Grundrißform besitzt als die beiden Speicher, stellte sich am wenigsten schief, am meisten dagegen der in Abbildung 5 dargestellte Mehlspeicher. Alle 3 Gebäude sind durch an geeigneten Stellen vorgenommene Abgrabungen inzwischen wieder gerade gestellt worden (vergl. Abbildung 7). Bemerkenswert ist, daß alle 3 Gebäude trotz der enormen Bodendeformation keinerlei Risse oder gar Sprünge aufweisen, sich vielmehr wie aus einem Guß hergestellte Körper benahmen. Dies ist sicher eine gute Reklame für die Eisenbeton-Bauweise, sowie die Ausbildung der Unter-Konstruktion, denn jede andere Bauart hätte bei derart einseitiger Sackung ohne allen Zweifel zum völligen Einsturz geführt.

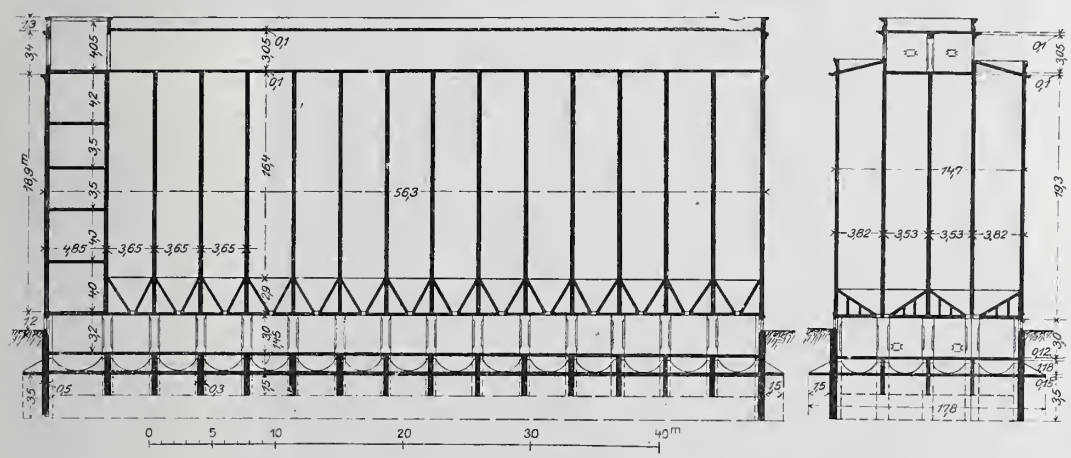
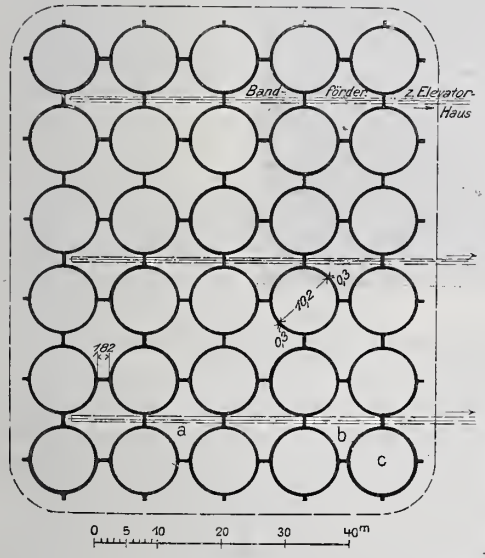


Abbildung 6. Längs- und Querschnitt des Getreidesilos in Tunis.



Abbildg. 1. Peavey-Elevator in Duluth. Grundriß.

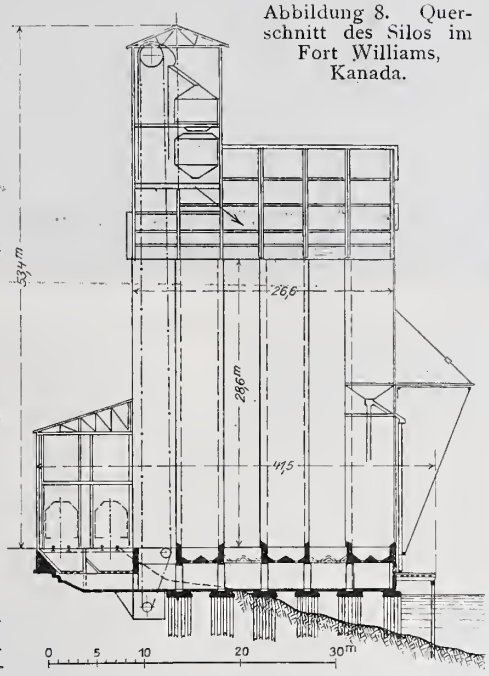


Abbildung 8. Querschnitt des Silos im Fort Williams, Kanada.

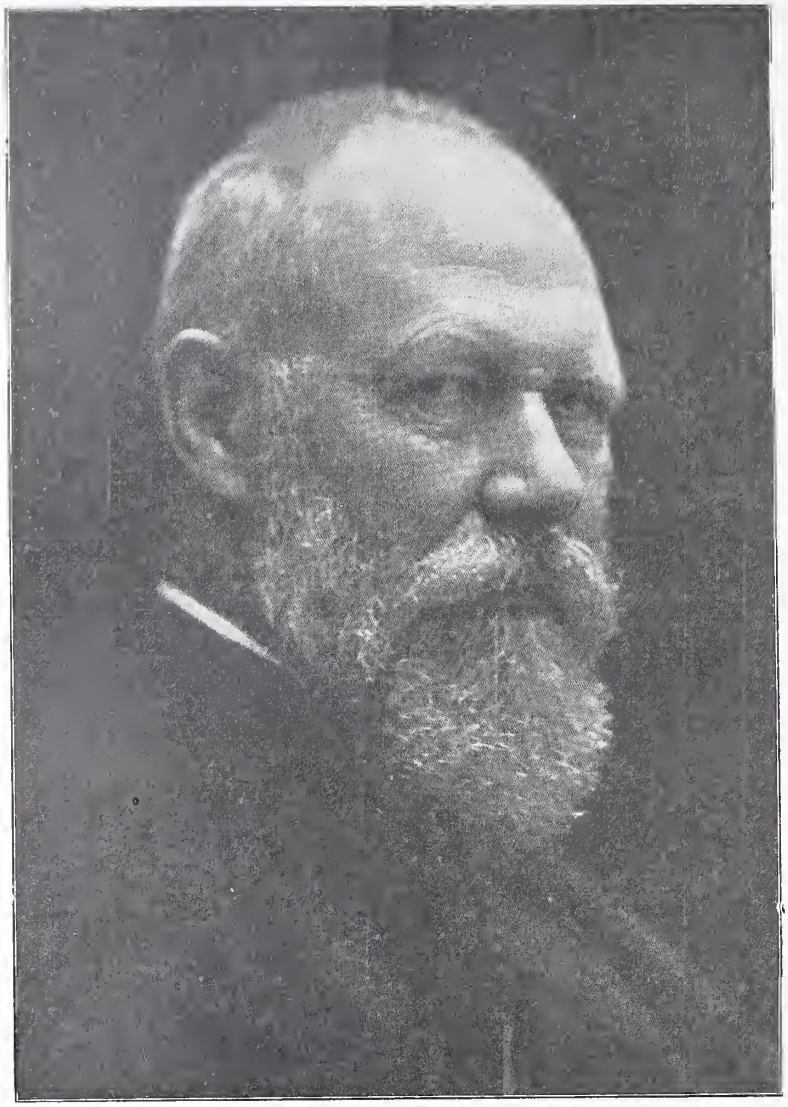
Eiserner Silo in Fort Williams (Kanada).

In den Vereinigten Staaten, wie auch in Kanada, werden häufig runde eiserne Silos zur Getreidelagerung benutzt. Eisen als Material für Silozellen ergibt ein wesentlich geringeres Baugewicht und damit Erleichterungen für die Gründung, welche bei schlechtem Baugrunde hoch anzuschlagen sind. Bei der 1904 erfolgten Erbauung eines Getreide-Elevators in Fort Williams befand man sich in der Lage, diesen Vorteil auszunutzen, da der am Ufer des schiffbaren Kaministiqua-Flusses unweit dessen Mündung in den Oberen See gelegene Bauplatz eine wenig günstige Bodenbeschaffenheit aufwies. Mit den Gründungsarbeiten begann man anfangs April 1904, also zu einer Zeit, in welcher in jenen Gegenden der Boden noch weit hinein gefroren ist. Die Vermutung, daß dieser Umstand zu dem später erfolgten Einsturz des Elevators beigetragen habe, ist nicht von der Hand zu weisen. Der ganze Silobau ist auf Pfähle gegründet, denen eine etwa 4,5 m hohe Eisenbetonkonstruktion aufgesetzt ist, welche die Stützsäulen und Trichterungen der Silos umfaßt. (Vergleiche den Querschnitt senkrecht zum Fluß, Abbildung 8.) Auf diesen Unterbau setzen sich die 28,6 m hohen eisernen Zellen auf, welche ihrerseits die aus Eisenkonstruktion und Wellblechabdeckung bestehenden Dachaufbauten tragen. Der Bau wurde, wie in Amerika üblich, mit größter Beschleunigung fertig gestellt, sodaß bereits am 1. Dezember die Inbetriebsetzung der fertigen Anlage erfolgen konnte. Schon einige Monate nach der Fertigstellung, im Mai 1905, konnte man in dem Fußboden des Untergeschosses einen klaffenden Riß bemerken, und zwar an der Stelle, an welcher der für das Getreideausladen aus der Bahn dienende Wellblech-Anbau an das Silo-Gebäude stößt. Der Riß verbreiterte sich so weit, daß die unteren Transportbänder zerrissen und der Getreideempfang für einige Zeit eingestellt werden mußte. Das ließ schon damals darauf schließen, daß die Pfahlgründung in der Richtung auf den Fluß zu auswich, doch gab man zuerst dem Umstand Schuld, daß der Anbau, weil nicht ebenfalls auf Pfählen gegründet, sich anders setze als der übrige Bau.

Ungefähr 2 Jahre später trat die Katastrophe ein, indem das sehr hohe Gebäude ziemlich unvermittelt sich nach dem Flusse zu neigte und in halb umgefallener Lage stehen blieb, ohne vollends ganz in sich zusammenzustürzen. Die einzelnen runden Zellen sind eng ineinander geschachtelt, sodaß die Gesamtmasse der Zellen ziemlich kompakt wird und das Auseinanderfallen der Teile verhindert ist. Infolgedessen war die Schiffahrt auf dem Flusse nur 3 Tage unterbrochen und es konnte das Abtragen der Ruine ohne besondere Gefahr vorgenommen werden. Baggerungen welche im Jahre 1906 im Kaministiqua-Flusse vorgenommen worden waren, haben den Unfall wohl beschleunigt, während die Hauptursache jedenfalls in ungenügender Vorsicht bei der Berechnung und Ausführung der Gründung zu suchen sein dürfte. Die Abbildungen 9 und 10 stellen Ansichten des Speichers vor und nach seinem Einsturz dar.

Die Erfahrungen, welche in den vorstehend näher beschriebenen Unfällen zutage getreten sind, weisen darauf hin, daß bei Speicherbauten und insbesondere bei Silos die Rücksichten auf eine gute Gründung in allererster Linie stehen müssen. Es darf nicht vergessen werden, daß ein gefüllter Getreidesilo sehr hohe Bodenbeanspruchungen hervorruft, wie aus der Tatsache erhellt, daß bei der häufig verwendeten Schütthöhe von 2,5 m allein durch den Getreideinhalt eine über die ganze Grundfläche des Baues gleichmäßig verteilte Last von rd. 2 kg/qcm auftritt. Deshalb hat, bevor man sich über die Art und Weise der Gründung klar wird, in jedem einzelnen Falle eine sorgfältige Prüfung der Bodenverhältnisse vorauszugehen, und

es hat die Ausführung der Gründungsarbeiten mit größter Sorgfalt und Fachkenntnis zu erfolgen. Wie der Fall des Silos in Tunis lehrt, können aber Verhältnisse vorliegen, wo alle bekannten Gründungs-Methoden versagen, und so auch die heutzutage mit Recht in Aufnahme gekommenen durchgehenden Fundamentplatten, trotzdem sie jedes Quadratzentimeter der unter dem Gebäude befindlichen Bodenfläche gleichmäßig zur Uebertragung des Druckes heranziehen. Dann bleibt nichts übrig, als den Gesamtbau an einer anderen Stelle zu errichten, was in den meisten Fällen gleichbedeutend damit ist, ihn von der unmittelbaren Nähe des Wassers weg weiter landeinwärts zu legen, trotzdem gerade am Wasser die Verbringung des Getreides nach den Schiffen sich besonders einfach gestaltet. Aber der heutige Stand der Maschinentechnik gibt uns unschwer die Mittel an die Hand, diesem Falle durch Verwendung zweckmäßig arbeitender Transport-Vorrichtungen gerecht zu werden, von denen namentlich die außerordentlich leistungsfähigen Bandförderer insbesondere für Getreide immer häufiger zur Verwendung kommen. So sehen wir denn in der letzten Zeit eine größere Zahl bedeutendere Bauten in der Weise ausgeführt, daß das Silogebäude in einiger Entfernung vom Wasser auf genügend tragfähigem Grunde errichtet wird, während die Verbindung nach den Liegeplätzen der Schiffe durch leichte Brückenstege mit eingebauten Gurtförderern hergestellt wird.



Hermann Klette †.

Zahlreiche Veröffentlichungen der letzten Zeit beschäftigen sich mit den Druckverhältnissen, wie sie an 2 Silo-Zellen infolge der Wirkung des in denselben eingeschlossenen Getreides auftreten. In weiten Kreisen ist das Bestreben vorhanden, unsere Kenntnis auf diesem Gebiete zu erweitern, um so Unfälle, wie sie dreimal am Elevator in Duluth vorgekommen und wie sie in zahlreichen anderen Fällen bekannt geworden sind, möglichst zu verhindern. Der wesentliche Unterschied zwischen einem Flüssigkeitsgefäß und einer Getreidezelle besteht eben darin, daß die Flüssigkeit, ohne Wandreibung zu erfahren, auf die Gefäßwandungen die volle, nur von der Druckhöhe abhängige Pressung ausübt, während im Silo die Druckzunahme durch die Reibung des körnigen Gutes an der Wand in bestimmter Gesetzmäßigkeit beeinflußt wird. Schon die Kenntnis des mathematischen Gesetzes dieser Druck-Zu-

Hermann Klette †.

Durch einen raschen, unerwarteten Tod wurde der kgl. Ober-Baurat Stadtbaurat Hermann Klette am 27. Februar d. J.[1]) infolge einer Arterienzerreißung seinem Wirkungskreise als Vorsteher des Tiefbauamtes der Stadt Dresden, das er 20 Jahre lang mit unermüdlicher Hingebung, zielbewußt und erfolgreich geleitet hat, entrissen. Um ihn trauern mit seiner Familie, mit der er im glücklichsten Einvernehmen lebte, zahlreiche Freunde, die er sich durch seinen lauteren, liebenswürdigen Charakter erworben hatte, und ein großer Kreis von Männern seines Faches, die seine Tüchtigkeit, sein Wissen und seinen klaren praktischen Sinn nicht nur auf den mannigfachen Gebieten des städtischen Tiefbaues, sondern auch in allgemeinen Fragen des Faches zu schätzen wußten. Die Stadt Dresden betrauert in ihm nicht nur den ausgezeichneten, bewährten Ingenieur, dem gleichzeitig ein feines künstlerisches Empfinden gegeben war, sondern auch einen tüchtigen Verwaltungsbeamten, dessen Wort auch in den allgemeinen Fragen der Verwaltung im Rate der Stadt, dem er zuletzt als ältestes Mitglied angehörte, von Gewicht war. Im 62. Lebensjahre, noch in vollster Schaffenskraft stehend, ist er nun dem Leben entrissen, das ihm, wie wir aus seinem Familienkreise wissen, gerade jetzt besonders lebenswert schien, in dem Augenblicke, als er sich anschickte, wieder in sein mit großer Liebe ausgebautes Sommerhaus in Loschwitz überzusiedeln.

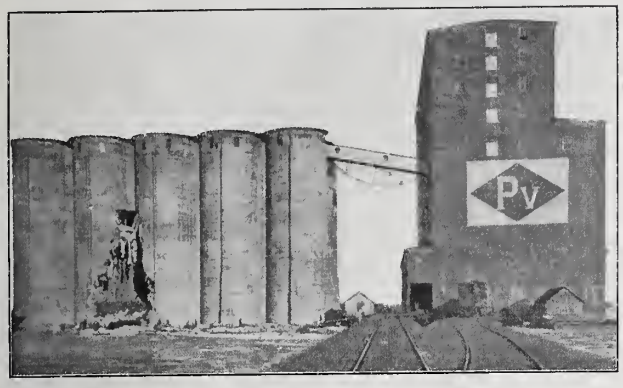
Hermann Klette wurde am 8. Februar 1847 in Dresden als Sohn des dortigen Kürschnermeisters und Stadtrates Karl Gustav Klette, eines Mannes von idealer Gesinnung und Mitkämpfer im Jahre 1848, geboren, der aber frühzeitig starb, und die weitere Erziehung der gleichgesinnten Mutter überlassen mußte. Seine Schul- und Berufsbildung erhielt er in seiner Vaterstadt, deren Technische Hochschule er von 1866—1870 besuchte, um dann vom Hörsal als Einjährig-Freiwilliger der Feldartillerie mit hinaus zu ziehen in den Feldzug. Nach seiner Rückkehr trat er in den Dienst der sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung ein, der er mit kurzer Unterbrechung bis zum Jahre 1889 angehörte. Nach Ablegung der Staatsprüfung im Jahre 1875 leitete er zunächst den Bau der Eibau-Oderwitzer Bahn, war dann von 1880—84 außerhalb des Staatsdienstes beim Bau der sog. Tiefbauschachtbahn und der v. Arnim'schen Kohlenbahn tätig und wurde im April 1886 zum Vorstande der Ingenieurabteilung Altenburg I der Linie Leipzig—Hof ernannt. Ausgedehnte Studienreisen nach Oesterreich, Italien, Frankreich, Holland und Belgien weiteten in dieser Zeit seinen Gesichtskreis und seine fachlichen Kenntnisse.

Am 1. Mai 1889 wurde ihm von der Stadtverordneten-Versammlung in Dresden die Stelle des Stadtbaurates und Vorstandes des Tiefbauamtes übertragen, in der er zugleich Mitglied des Rates der Stadt wurde. Er wurde also vor eine ganz neue Aufgabe gestellt, es trat ein Umschwung in seiner Tätigkeit ein, die von dem Vorsteher der Stadtverordneten-Versammlung in seinem Nachrufe in der öffentlichen Sitzung vom 4. März treffend wie folgt gekennzeichnet wurde: „Er kam aus dem strenge Genügsamkeit fordernden, die freie und unbeschränkte Entwicklung der Kräfte des einzelnen Beamten aber naturgemäß nicht zulassenden Staatseisenbahn-Baudienst. Bei uns fand er ein großes, weites Feld zur Betätigung seiner Kräfte und erhielt Mittel zur Verfügung gestellt, wie sie nur eine Groß-

[1]) Vergleiche die kurze Mitteilung in No. 18 und den Nachruf des Verbandes „Deutscher Arch.- und Ing.-Vereine" in No. 20.

(Fortsetzung auf Seite 150.)

nahme ist wertvoll gewesen, und es handelt sich augenblicklich namentlich darum, die Konstanten dieses Gesetzes für die verschiedenen Schüttgüter, sowie die verschiedenen



Abbildg. 2. 1. Einsturz einer Zelle des Silos in Duluth i. J. 1900.

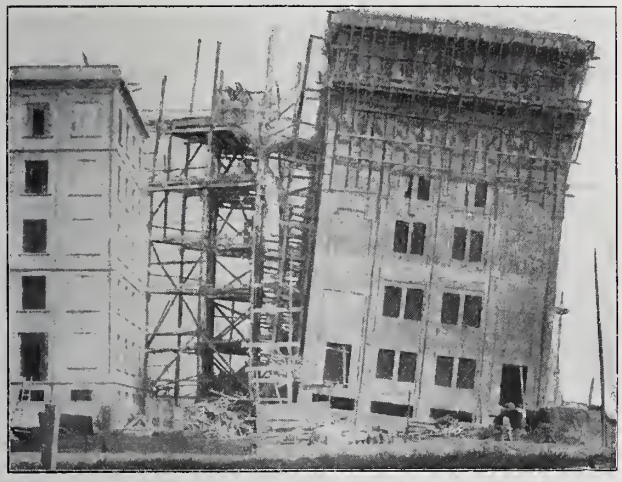


Abbildung 4. Getreidesilo in Tunis. Wirkung des schlechten Baugrundes.

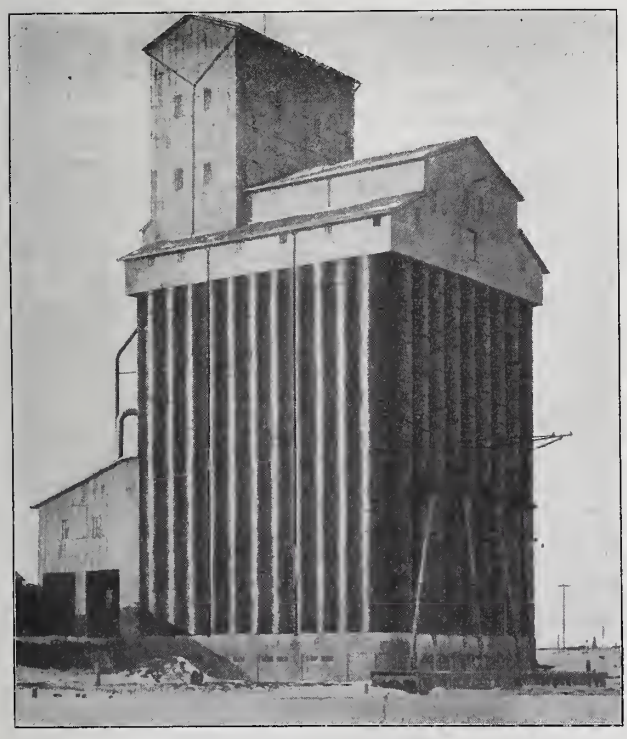


Abbildung 9. Der Silo im Fort Williams vor dem Einsturz.

Bau-Unfälle an Getreidesilos.
Von Regierungs-Baumeister E. Lufft in Braunschweig.

Baumaterialien der Silos genauer festzustellen. Aber auch ohne diese wissenschaftlichen Feststellungen sind Silos gebaut worden und werden immer noch gebaut werden, wobei es jedoch einstweilen, d. h. bis zum Vorliegen völlig ausreichenden Zahlenmateriales, geraten erscheint, wenn die Ausführung von Silobauten nur von Solchen vorgenommen wird, welche sich durch frühere Bauten bereits eine ausreichende praktische Schulung auf diesem schwierigen Gebiete verschafft haben. —

Abbildung 3. Zusammenbruch von 2 Zellen des Silos in Duluth im Jahre 1903.

Abbildung 5. Mehlspeicher in Tunis in gefährlicher Schiefstellung.

Abbildung 7. Silospeicher in Tunis, wieder geradegestellt. Mehlspeicher stark geneigt.

Abbildung 10. Der Silo nach dem Kaministiqua-Fluß eingestürzt.

Zum Submissionswesen.

Das Reichsgericht hat am 7. Mai v. Js. ein Urteil gefällt, welches für das Submissionswesen Grundsätze aufstellt, die bisher wohl in dieser Weise von dem höchsten Gerichtshof noch nicht zum Ausdruck gebracht sind, und daher die allergrößte Beachtung verdienen.*)

Mehrere in B. wohnhafte Bauunternehmer taten sich zusammen, um gemeinschaftlich eine Erhöhung der bei den Submissionen der Stadtverwaltung B. üblich gewordenen niedrigen Preise für Tiefbauarbeiten anzustreben. Sie schlossen zu diesem Zweck einen schriftlichen Vertrag, in welchem sie sich verpflichteten, Offerten zu den im bevorstehenden Etatsjahre vorkommenden Submissionen nur in der zwischen ihnen von Fall zu Fall zu vereinbarenden Mindesthöhe abzugeben. Jeder, dem Arbeit übertragen würde, sollte für die unberücksichtigt gebliebenen Vertragsgenossen 5 % der Schlußsumme zu Händen eines derselben zahlen. Als Sicherheit für die Einhaltung dieser Verpflichtungen hinterlegte jeder der Kontrahenten einen eigenen Sichtwechsel über 5000 M., der im Uebertretungsfalle nach Majoritätsbeschluß begeben werden durfte. Aus einem dieser Wechsel wurde demnächst, weil der Schuldner sich gegen das getroffene Abkommen vergangen hatte, Klage erhoben. Der Beklagte erhob den Einwand, daß der der Wechselzeichnung zugrunde liegende Vertrag gegen die guten Sitten sowie gegen § 270 des alten Preußischen Strafgesetzbuches verstoße und daher nichtig sei. Während auf Grund dieser Einrede die Klage in erster Instanz abgewiesen wurde, erkannten Oberlandesgericht und Reichsgericht nach dem Klageantrag unter Verwerfung der Einrede des Beklagten.

Nach § 138 BGB. sind Rechtsgeschäfte, die gegen die guten Sitten verstoßen, nichtig; ein solcher Verstoß lag aber hier nicht vor. Vereinigungen von Unternehmern, wie die hier in Frage stehende, sind als berechtigte Betätigungen des Selbsterhaltungstriebes gegenüber dem sie bedrohenden Submissionswesen anzuerkennen. Sie dienen zugleich dem Interesse der Gesamtheit, indem das gegenseitige durch öffentliche Submissionen veranlaßte Unterbieten ganze Klassen von Gewerbetreibenden gefährdet und damit auch weitere Kreise in Mitleidenschaft zieht. Anderseits erleidet der Veranstalter eines Wettbewerbes durch solche Vereinbarungen keinen Schaden. Er kann die Arbeit anderen Unternehmern, die außerhalb stehen, übertragen. Erfahrungsmäßig erteilen denn auch die Behörden nicht immer dem billigsten Unternehmer den Zuschlag, denn sie sagen sich selbst, daß bei allzu niedrigen Preisen die Arbeit mangelhaft ausfallen muß oder die Existenz und damit die Arbeitsausführung des Unternehmers gefährdet wird. Beachtet man dies, so kommen die fraglichen Vereinigungen dem wahren Interesse des Ausschreibenden sogar entgegen.

Diesen klaren Ausführungen gegenüber wurde mit der Revision geltend gemacht, es sei darin nicht genügend gewürdigt, daß die Kontrahenten des strittigen Vertrages ihre Angebote ohne Rücksicht auf ihr wirkliches Geschäfts-Interesse abgeben sollten, nur um den Anschein zu erwecken, daß das Mindestgebot im Vergleich zu ihren Geboten für den Ausschreiber der Submission immer noch das günstigste sei. Dadurch habe das Urteil des Ausschreibers beeinflußt und die Ermittelung des günstigsten und zugleich reellsten Angebotes erschwert werden müssen. Sowohl das Ziel als das dabei angewandte Mittel der Täuschung verletze die guten Sitten.

Auch diesen Angriff erklärt das Reichsgericht für unbegründet; indem es den Ausführungen des Berufungs-Gerichts treffend noch hinzufügt: Seitdem es in Staat und Gemeinde üblich geworden ist, Arbeiten auf Grund öffentlicher Ausschreibungen an den Mindestfordernden zu vergeben, bildet die dadurch entfesselte schrankenlose Konkurrenz durch unreelle Unterbietungen eine schwere Gefahr für den Handwerkerstand. Vereinbarungen von Unternehmern, die bezwecken, die Gefahr zu bekämpfen und angemessene Preise aufrecht zu erhalten, sind grundsätzlich als zulässig anzusehen. Sie laufen so wenig gegen die guten Sitten, daß sie vom Standpunkt einer gesunden Wirtschaftspolitik im Gegenteil Billigung verdienen.

Freilich, setzt das Reichsgericht hinzu, ist damit nicht gesagt, daß schon um dieses Zieles willen jede beliebige derartige Abmachung vor einer Beanstandung aus § 183 B. G.-B. geschützt wäre; es ist vielmehr jeder einzelne Fall besonders zu prüfen.

Im vorliegenden Falle war aber nichts erkennbar, was als sittlich anstößig erachtet werden konnte. Die Festsetzung von Mindestgeboten mit der Abrede, daß die

*) Anmerkung der Redaktion. Die Arbeit ist schon seit langer Zeit in unseren Händen, konnte wegen Raummangel aber erst jetzt zum Abdruck kommen.

---

stadt zur Erfüllung der ihr obliegenden großen Aufgaben des Tiefbauwesens bieten kann."

Es war eine nach jeder Richtung glückliche Wahl für die Stadtgemeinde, deren großstädtische Entwicklung vorwiegend in die 20 Jahre der Amtstätigkeit des Stadtbaurates Klette fällt. Mit klarem, die besonderen praktischen Bedürfnisse des Gemeinwesens erkennendem Blick und im vollen Gefühl seiner Verantwortung trat dieser an seine Aufgabe heran, gestaltete er die Organisation des Tiefbauwesens der Stadt aus, und mit zäher Kraft wußte er das als richtig Erkannte auch durchzuführen, verstand er im Rate der Stadt, dem vor ihm der leitende Techniker noch nicht angehört hatte, und in der Stadtverordneten-Versammlung seine auf reichem Wissen und gründlicher Vorarbeit beruhenden Pläne gewandt zu verteidigen und durchzubringen. Anerkennender konnte das nicht zum Ausdruck gebracht werden, als es durch die von warmer Anerkennung und Freundschaft getragenen Worte geschehen ist, die dem Entschlafenen bei der Einsegnungs-Feier von dem Oberhaupte der Stadt, dem Geh. Finanz-Rat Ober-Bürgermeister Beutler, gewidmet wurden, und die darin gipfelten, daß er „den Vorschlägen des Stadt-Baurates, selbst wenn sie von der Stadtgemeinde außergewöhnliche Opfer forderten, in der Regel zustimmen konnte, weil sie stets technisch und wirtschaftlich wohl vorbereitet und durchdacht waren, und weil er das absolute Vertrauen haben konnte, daß sie mit größter Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt ausgeführt wurden".

Nicht nur leitende, eigene Gedanken hat Klette in die von ihm zu leistenden Aufgaben hineingetragen, sondern mit unermüdlichem Fleiß hat er sich auch, fast über seine Kraft, in die technische Durcharbeitung bis ins Einzelne, in alle Phasen der Ausführung vertieft. So sind mustergültige Leistungen während seiner Amtszeit, unter seiner Leitung entstanden. Es seien nur einige dieser Aufgaben herausgegriffen.

Als bedeutendste ist die Durchführung der Schwemm-Kanalisation zu nennen, eine Aufgabe, durch deren planmäßige, sachgemäße Durchführung sich Klette bleibende Verdienste um die gesundheitlichen Verhältnisse Dresdens erworben hat.

Als er sein Amt antrat, fand er nur ein ganz unzureichendes, mehr oder weniger planloses Netz meist im Querschnitt viel zu knapp bemessener, in den Gefäll-Verhältnissen ungünstiger und vor allem auch schlecht unterhaltener Kanäle vor, die ihren Inhalt in die Elbe leerten. Die jetzige, sorgfältig durchdachte planvolle Anlage von Entwässerungskanälen, die zunächst in große, 16 km lange Abfangkanäle längs beider Ufer der Elbe münden, von denen die Abwasser dann einer noch im Bau begriffenen Reinigungs-Anlage zugeführt werden, um sie schließlich in unschädlichem Zustande wieder an die Elbe abzugeben, ist zum größten Teile sein Verdienst. Als einer der Ersten ist er dabei zur Anwendung des Betons[2]) zum Bau dieser Kanäle übergegangen und hat der Stadt damit Millionen gegenüber der früher dort beliebten Bauweise in Haustein gespart. Auf die mannigfachen, interessanten Einzel-Aufgaben, die sich bei der Durchführung der Kanalisation boten, kann hier nicht näher eingegangen werden. Wir können auf die Veröffentlichung verweisen, die Hr. Stadtbaurat Klette selbst vor einigen Jahren bei uns veröffentlicht hat.[3])

Von hervorragender Wichtigkeit für die Entwicklung des Verkehres in Dresden war ferner die Mitwirkung Klette's an den Vorbereitungen und an der Durchführung der Dresdener Bahnhofs-Umbauten, für welche er durch seine langjährige Tätigkeit im Eisenbahndienste ganz besonders geeignet war. Diese sehr umfänglichen, sich über ein volles Jahrzehnt ausdehnenden Arbeiten brachten eine große Anzahl tief einschneidender Aenderungen und zahlreiche Neubauten städtischer Verkehrsanlagen mit sich und fanden für die Stadtgemeinde ihren Abschluß mit dem Umbau der Marienbrücke. Auch die Verlegung der Mündungsstrecke des Weißeritzflusses auf 3 km Länge, bei welcher 8 Brücken und 3 Wehre mit herzustellen waren, stand im Zusammenhange mit den Bahnhofsumbauten, und im Anschluß an dieselben wurde auch die sogenannte „Insel im Ostragehege" angelegt, ein hochwasserfreies Gelände von 55 ha Ausdehnung im Ueberschwemmungsgebiet der Elbe, auf welchem jetzt der neue Schlachthof errichtet worden ist. Mit der Stadt ist sie durch 2 größere Flut-

[2]) Vergl. Beton und Eisen Jahrg. 1908, Heft 6 und 7: „Die Anwendung des Stampfbetons bei den Dresdener Kanalbauten".

[3]) Vergl. Deutsche Bauzeitung Jahrg. 1906, S. 443 u. ff. „Die Entwässerungsanlagen der Stadt Dresden usw."

übrigen Teilnehmer das Mindestgebot überbieten müssen, gehört zu dem selbstverständlichen Teil solcher Vereinbarungen. Auch die Geheimhaltung ist selbstverständlich, und auch durch sie werden keine berechtigten Interessen verletzt. Die Behörde, die einen Wettbewerb veranstaltet, hat keinen Anspruch darauf, Geschäftsgeheimnisse der Unternehmer oder die für die Stellung der Offerten bestimmenden Umstände zu erfahren. Es bleibt ihr überlassen, die Offerten auf ihre Angemessenheit zu prüfen. Auf eine Täuschung ist es dabei nicht notwendig abgesehen, und wenn wirklich einmal ein Beamter durch solche Geheimabreden irregeführt werden sollte, so hat er es seiner eigenen schuldhaften Unkenntnis der wirtschaftlichen Verhältnisse zuzuschreiben.

Der Beklagte berief sich zur Verteidigung seines Einwandes auf ein Urteil des Reichsgerichtes vom 8. November 1907, dasselbe traf aber hier nicht zu. Dort hatte eine Privatperson acht bestimmte Unternehmer aufgefordert, Offerten für einen Speicherbau einzureichen, und dabei erklärt, das Mindestgebot solle berücksichtigt werden. Die Unternehmer kamen in einer geheimen Versammlung überein, daß, während die angemessene Vergütung für den Bau ungefähr 160000 M. betrug, 180000 M. als Mindestpreis von einem von ihnen gefordert würden; die sieben anderen sollten darüber hinausbieten; nachdem der erwählte Mindestfordernde mit der Arbeit beauftragt sein würde, hatte er jedem der an der Abmachung Beteiligten 3000 M. auszuzahlen. Diese Abmachung fiel allerdings unter § 138 B. G.-B. Sie unterschied sich aber von der hier vorliegenden in wesentlichen Punkten. Abgesehen davon, daß dort die Aufforderung von einer Privatperson ausging und an bestimmte Unternehmer gerichtet war, wurde seitens der Stadtverwaltung B. niemals erklärt, daß sie sich auf das Mindestgebot festlegen wolle, und es konnte denn auch seitens des Gerichtes festgestellt werden, daß mitunter auch einem höheren Gebote der Zuschlag erteilt worden wai, weil es bei richtiger Würdigung aller in Betracht kommenden Umstände als das vorteilhaftere erschien. Ueberdies war im vorliegenden Falle auch nicht nachgewiesen, daß die verabredeten Gebote über die Grenzen der Angemessenheit hinausgegangen waren; es konnten also auch diejenigen Teilnehmer des streitigen Abkommens, welche über das Mindestgebot hinaus bieten sollten, ihre Offerte sehr wohl als ernstgemeinte abgegeben haben.

Das Reichsgericht geht dann noch auf die Frage ein, ob etwa § 270 des preußischen Strafgesetzbuches vom 14. April 1851 Anwendung finde unter Berücksichtigung des § 134 B. G.-B, nach welchem ein Rechtsgeschäft, das gegen ein gesetzliches Verbot verstößt, nichtig ist, wenn sich nicht aus dem Gesetze ein anderes ergibt. Dieser § 270, ein sonderbares Ueberbleibsel des sonst längst veralteten preußischen St.-G.-B., bedroht mit Strafe jeden, der Andere vom Mitbieten oder Weiterbieten bei den von öffentlichen Behörden oder Beamten vorgenommenen Versteigerungen, dieselben mögen Verkäufe, Verpachtungen, Lieferungen, Unternehmungen oder Geschäfte irgend einer Art betreffen, durch Gewalt oder Drohung oder durch Zusicherung oder Gewährung eines Vorteiles abhält. Das Reichsgericht hat die Fortgeltung dieser Bestimmung aus Gründen, die hier nicht interessieren, wiederholt anerkannt, sie auch auf Submissionen für anwendbar erklärt. Es ist aber, nachdem die Rechtsprechung früher dieserhalb schwankend war, durch Beschluß der vereinigten Zivilsenate des Reichsgerichtes vom 17. März 1905 ausgesprochen, daß Nichtigkeit des Vertrages infolge Vergehens gegen § 270 nicht eintritt, da nur die Tätigkeit der von der Versteigerung abhaltenden Person verboten ist, während nach § 134 B. G.-B. das Rechtsgeschäft als solches durch das Verbot betroffen sein müßte. Also auch auf diesen § 270 berief der Beklagte sich zu Unrecht. —

Vereine.

Württembergischer Verein für Baukunde in Stuttgart. Am 31. Okt. 1008 wurde die erste ordentliche Versammlung des neuen Vereinsjahres durch den nunmehrigen Vorsitzenden, Hrn. Brt. Kräutle, eröffnet. Er gedachte zunächst in warmen Worten des am 8. Okt. verstorbenen Staatsrates von Fuchs, der lange dem Verein als Mitglied angehört und auch einige Jahre den Vorsitz geführt hatte. Nach Erledigung einiger Einläufe erhielt dann Stadtbrt. Pantle das Wort zum Bericht über die Danziger Verbands-Versammlung, bei welcher er, zusammen mit Brt. Woltz, als Abgeordneter den Verein vertreten hatte. Seine Mitteilungen über den Gang der Verhandlungen erweckten das lebhafte Interesse der Zuhörer. Sodann berichtete Brt. Woltz über die geselligen Veranstaltungen der Versammlung und die Ausflüge. An der Hand eines umfangreichen Anschauungsstoffes zeigte er, welch' gewaltige Schätze an kirchlichen, öffentlichen und privaten Bauten, letztere na-

---

Brücken, eine Straßen- und eine Eisenbahnbrücke, verbunden. Nicht weniger als 15 Mill. M. sind für die im Zusammenhange mit der Umgestaltung der Bahnhöfe stehenden städtischen Arbeiten ausgegeben worden und in kluger, nachdrücklicher Weise hat Klette dabei die Interessen der Stadtgemeinde zu wahren gewußt.

Daß er auch auf anderem Gebiete des Ingenieurwesens ein tüchtiges Wissen und Können besaß und die Errungenschaften der modernen Technik sich zunutze machen wußte, bewiesen u. a. die beiden großen Brücken über die Elbe, die von ihm geplant und geschaffen worden sind. Es sind das die Königin Carola-Brücke und die neue Augustus-Brücke, letztere unter künstlerischer Mitwirkung des Architekten Prof. Kreis. Erstere wurde in den Jahren 1892 bis 1895 erbaut; sie ist eine dreibogige eiserne Gelenkbogen-Brücke, beiderseits mit steinernen Flutöffnungen und in ihrer äußeren Erscheinung ein beachtenswertes eigenartiges Werk, dessen gewollter Gesamteindruck infolge der Nichtausführung der geplanten Pfeileraufbauten leider nicht voll zur Wirkung gelangt.[4])

Den Neubau der Augustus-Brücke, sein letztes Werk, vollendet zu sehen, war ihm leider nicht mehr vergönnt. Er hat mit diesem Bau, welcher, in seinem Gesamteindruck die Erinnerung an den alten Brückenbau festhaltend, sich harmonisch in das Stadtbild einfügen wird und doch allen neuzeitlichen Anforderungen des Land- und Stromverkehres Rechnung trägt, sich ein bleibendes Denkmal geschaffen.

Aber noch auf einem anderen Gebiete hat Klette sich hervorgetan, dem des Straßenbaues. Mustergültig ist der Zustand, in den unter seiner Leitung die Verkehrswege in Dresden versetzt wurden. Allen Neuerungen auf diesem Gebiete ist er mit Aufmerksamkeit gefolgt, sorgsam prüfend hat er das Geeignete für die Dresdener Verhältnisse herausgesucht. Die Frage der zweckmäßigen Befestigung der Straßen, die wichtige Frage der sicheren Schienenlagerung[5]) in Asphalt-Straßen, die Frage der Staubverhütung ist von ihm neben seinen großen Aufgaben in sorgfältiger Kleinarbeit nicht nur für Dresden zweckmäßig gelöst, sondern auch durch Versuche zum allgemeinen Nutzen gefördert worden. Ebenso hat er für Dresden das von ihm i. J. 1894 übernommene Gebiet der Straßenreinigung vorbildlich ausgebaut. Die Städtebau-Ausstellung in Dresden im Jahre 1903, um deren Straßenbau-Gruppe namentlich sich Klette besondere Verdienste erworben hat, habe weiteren Kreisen die Verdienste Klettes und sein erfolgreiches Streben für die Hebung des gesamten Tiefbauwesens der Stadt Dresden vor Augen geführt.

Was Klette in emsigem Studium und durch seine ausgedehnte praktische Tätigkeit an Kenntnissen gewann, teilte er gern den Fachgenossen durch Veröffentlichungen mit, wenn es ihm auch oft gewiß recht schwer geworden ist, diese Aufgabe neben seinen Amtspflichten zu erfüllen. Wir haben auf eine Reihe solcher Veröffentlichungen in unseren Fußnoten hingewiesen. Aber auch den allgemeineren Aufgaben des Faches brachte er großes Interesse entgegen, und mit Freude stellte er bei Versammlungen, Kongressen und ähnlichen Veranstaltungen seine Kraft und seine Rednergabe in den Dienst der Allgemeinheit. Es sei vor allem an seine rege Mitarbeit im „Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ erinnert, an seine vortreffliche Denkschrift über die Frage der ästhetischen Ausgestaltung von Ingenieur-Werken.[6])

Erklären die vorstehend geschilderten Eigenschaften und Arbeiten das Ansehen Klettes als Fachmann und als Verwaltungsbeamter, so mußten seine vortrefflichen Charaktereigenschaften, seine absolute Geradheit und Zuverlässigkeit, seine Gerechtigkeit und Freundlichkeit gegen seine Untergebenen, seine ernste Auffassung von den Pflichten des Lebens, die sich doch mit einer fast kindlichen Heiterkeit des Gemütes verband, seine fast übergroße Bescheidenheit, die sich nie in den Vordergrund zu drängen suchte, ihm in weitesten Kreisen herzliche Freundschaft gewinnen. Das bewies die große Teilnahme, die dem Dahingeschiedenen aus allen Kreisen erwiesen wurde. Aber kraftvoll und fest, wußte er auch seinen Standpunkt zu verteidigen, wenn er von der Richtigkeit seiner Anschauung überzeugt war. Das beweist sein Verhalten bei manchen Kämpfen in der Stadtverordneten-Versammlung, die ihm, wie jedem Stadtbaurat, nicht erspart geblieben sind.

Sein Andenken wird in Ehren gehalten werden. —

Fritz Eiselen.

[4]) „Zeitschrift für Architektur- und Ingenieurwesen“ 1897, Heft 5, die Königin Carola-Brücke in Dresden.

[5]) Vergl. Technisches Gemeindeblatt Jahrg. 1906 No. 15/16: Das Verhalten der Straßenbahnschienen in Asphaltstraßen.

[6]) Im Selbstverlage des „Verbandes“ erschienen.

mentlich aus der Zeit der deutschen Renaissance, in Danzig noch zu finden sind, wie aber auch leider mit dem Fallen des Festungsgürtels in neuester Zeit eine rücksichtslose Bautätigkeit einsetzte, die seither schon manches Wertvolle rettungslos vernichtet hat. Eingehend wurde ferner die Geschichte, die Bauweise und die Wiederherstellung der Marienburg erörtert. Zum Schluß warf der Redner noch einen Blick auf die Schwesterstadt Danzig's, Lübeck, das er im Anschluß an die Versammlung aufsuchte, und stellte vergleichende Betrachtungen über die beiderseitigen Bauten an. Nach Beendigung des Vortrages dankte der Vorsitzende den Rednern für ihre Bemühungen und betonte, wie wertvoll namentlich bei dem letzten Vortrag die Vorführung von Einzelheiten war, an denen die meisten Besucher meist völlig achtlos vorübergehen.

Am 1. Nov. fand unter Beteiligung einer großen Anzahl von Vereinsmitgliedern nebst ihren Familien eine Besichtigung der dieses Frühjahr eingeweihten Markus-Kirche statt. Die Führung hatte der Sohn des im vorigen Sommer verstorbenen Erbauers, Ob.-Brt. Dolmetsch. Die Kirche ist dadurch bemerkenswert, daß sie von den herkömmlichen Bauformen in bewußter Weise abweicht und ein vollständig modernes Gepräge trägt. In gleicher Weise schließen sich auch die mit großer Liebe durchgeführten Inneneinrichtungen allen Bedürfnissen der Neuzeit an. Den Abschluß der Besichtigung bildete eine Besteigung des Turmes mit seiner prächtigen Aussicht auf das Stuttgarter Talgelände.[1]) W.

Vermischtes.

Die Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure und ihre Anerkennung durch die Gerichte. In einer Briefkasten-Notiz hatten wir vor einiger Zeit einem Fragesteller die Antwort erteilt, daß die Gebührenordnung leider durch die Gerichte eine allgemeine Anerkennung nicht erfahren habe. Unseres Wissens habe auch der „Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ einen Versuch, eine solche allgemeine Anerkennung herbeizuführen, bisher nicht gemacht, wohl deswegen, weil es unseres Erachtens an einer Instanz fehlt, die eine solche Anerkennung herbeiführen könne. Wir werden nun aus unserem Leserkreise auf eine Reichsgerichts-Entscheidung vom 22. Januar 1907[2]) aufmerksam gemacht, welche folgendermaßen lautet:

„Allerdings ist der Beklagte (der Bauherr) mit seiner Anschauung über den Wert der Hamburger Normen im Unrecht. Wenn es sich dabei auch nicht um eine amtliche „Taxe“ handelt, so sind diese Normen im geschäftlichen Verkehr doch allgemein anerkannt; sie werden sogar von Behörden bei Honorarvereinbarungen als Grundlage genommen, weshalb beim Mangel besonderer Preisvereinbarungen die Sätze dieser Norm maßgebend sind.“

Eine ausführliche Begründung und Beschreibung des betreffenden Falles findet sich in der „Juristischen Wochenschrift“ (Organ des Deutschen Anwalts-Vereins), 36. Jahrg. (1907), S. 175. Dort ist dem oben mitgeteilten Auszug aus der Entscheidung noch der Beisatz zugefügt: „Damit ist die „Ueblichkeit“ des auf Grund der Hamburger Normen ermittelten Preises bedenkenfrei festgestellt“.

Wir sind der Ansicht, daß mit dieser Feststellung, wenn eine nachdrückliche Berufung auf dieses sehr erfreuliche Urteil in manchen Fällen auch sicherlich für den Architekten von Vorteil sein kann, leider noch keine allgemeine Anerkennung durch die Gerichte zu erwarten ist. Dazu würde es mindestens eines Beschlusses der vereinigten Senate des Reichsgerichtes bedürfen. Ob ein solcher zu erreichen sein wird, vermögen wir nicht zu beurteilen.

Im Anschluß an die obige Mitteilung wird uns dann noch geschrieben:

„Es ist bedauerlich, daß der Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine sich in der Behandlung der Gebührenfrage, die doch eine Lebensfrage der privaten Architekten und Ingenieure ist, in letzter Zeit etwas passiv verhalten hat. Während des Verbandsjahres 1907 war auf Anregung eines bayerischen Vereins eine Rundfrage an die Verbandsvereine über ihre Erfahrungen mit der bestehenden Honorar-Norm ergangen. Ueber das Ergebnis dieser Rundfrage hat man leider auf dem letzten Abgeordnetentage in Danzig nichts erfahren[3])

Es wäre äußerst wünschenswert, wenn der Verband sich der Gebührenfrage wieder annehmen würde, gerade so, wie es im Interesse aller privaten Architekten und Ingenieure läge, wenn vom Verbande eine ständige Rechtsauskunftsstelle für Verbands-Mitglieder eingerichtet würde, die auch den Gerichten gegenüber in Honorarfragen autoritative Bedeutung gewinnen könnte. Die Tatsache, daß so wichtige Urteile, wie das oben angeführte, so geringe Verbreitung finden, beweist die Notwendigkeit einer vom Verbande zu schaffenden Rechtsauskunftsstelle, wenn auch das Verdienst der „Deutschen Bauzeitung“ in der seitherigen Rechtsbelehrung anfragender Kollegen allgemein anerkannt wird. Die Ausarbeitung eines Kommentars zur Gebührenordnung von seiten dieser Auskunftsstelle würde in Fachkreisen ebenso begrüßt werden, wie der noch viel zu wenig bekannte Kommentar zu den „Bestimmungen über die zivilrechtliche Verantwortlichkeit“, der im Jahre 1907 im Verlage der „Deutschen Bauzeitung“ als Verbandsarbeit erschienen ist. —

Wettbewerbe.

Im Wettbewerb des Beamten-Wohnungs-Vereins zu Cöln um Skizzen zu einer Wohnhaus-Gruppe (vergl. 1908, S. 640) der auf in der Rheinprovinz, in Westfalen, Hessen-Nassau und im Großherzogtum Hessen wohnende Architekten beschränkt war, kam unter 72 Entwürfen ein I. Preis nicht zur Verteilung, da sich nach einstimmigem Urteil der Preisrichter kein Entwurf zur Ausführung eigne. Die Gesamt-Preissumme wurde vielmehr in zwei Preise zu je 800 und zwei zu je 550 M. zerlegt. Preisträger waren die Hrn Arch. H. Bergmann sowie Dipl.-Ing. Gerh. Peltzer, beide in Barmen, bezw. Arch. Karl Schöne unter Mitarbeit von Arch. H. Benoit und Arch. A. Drexel, sämtlich in Cöln. Zum Ankauf empfohlen wurde der Entwurf mit dem Kennwort: Kultur. —

Zum Wettbewerb Rathaus in Gleiwitz (vergl. No. 21) sei noch bemerkt, daß das Rathaus auf einem freien Platz zu errichten ist, der an drei Seiten von Straßen, an der vierten Seite von der Klodnitz begrenzt wird. Vor der östlichen Schmalseite an der Wilhelmstraße ist eine Platzanlage vorgesehen, die ein Kaiser Wilhelm-Denkmal aufnehmen soll. Bausumme nicht über 1,5 Mill. M. In stilistischer Beziehung ist freie Hand gelassen. Räume, die nur Repräsentations-Zwecken dienen, sind im Verzeichnis der erforderlichen Räume nicht enthalten. Der Stadtverordneten-Saal mit seinen Nebenräumen soll unt. Umst. zu festlichen Veranstaltungen dienen können. Es ist dem Bewerber überlassen, ob die Räume in 2 oder 3 Stockwerken über dem Erdgeschoß unterzubringen sind. Das Gebäude muß erweiterungsfähig sein, soll aber auch in seinem ersten Ausbau einen fertigen Eindruck machen. Verlangt die Grundrisse aller Geschosse, alle 4 Fassaden, die erforderlichen Schnitte in 1 : 200, ein Schaubild, Erläuterungsbericht und Kostenüberschlag nach Kubikmetern umbauten Raumes. Die Stadt behält sich vollständig freie Entschließung bezügl. der Ausführung und event. Heranziehung eines der Preisträger vor. —

Zum Wettbewerb Amtshaus in Buer i. W. (vergl. No. 20) ist nachzutragen, daß die Preissumme auf einstimmigen Beschluß des Preisgerichtes auch anderweit verteilt werden kann und daß der Ankauf weiterer Entwürfe für je 500 M. vorbehalten bleibt. Es ist in Aussicht genommen, einem der Preisträger die künstlerische Mitwirkung bei der Ausführung zu übertragen. Das Gebäude ist auf einem unregelmäßigen Platz zu errichten, der von 3 Seiten von Straßen begrenzt ist und neben ausreichendem Platz für Garten- und Schmuck-Anlagen auch noch für die Bebauung in zweckmäßiger Weise ausgenutzt werden soll. Auf möglichst künstlerische Aufteilung des Platzes ist ein besonderer Wert zu legen. Eine wesentliche Ueberschreitung der Baukosten von 550 000 M. schließt die Entwürfe bei der Preisverteilung aus. —

Zum Wettbewerb betr. Regulierungs- und Bebauungspläne der Markt-Gemeinde Spittal, der für deutsche Fachleute mit Frist zum 1. April d. J. ausgeschrieben ist, bedarf unsere Notiz in No. 17 insofern einer Ergänzung, als Preisrichter und deren Stellvertreter bei den Bekanntmachungen in österreichischen Fachzeitschriften doch ordnungsmäßig bekannt gegeben sind. Aus den uns von der Gemeinde selbst zur Einsicht überlassenen Unterlagen war das nicht zu ersehen. —

Zum Wettbewerb um Fassadenentwürfe für die II. Ton-, Zement- und Kalkindustrie-Ausstellung 1910 in Berlin (vergl. Nr. 19) nennt sich als Verfasser des zum Ankauf empfohlenen Entwurfes mit dem Kennworte „Hof“, Hr. Arch. Ernst Rentsch in Berlin-Westend. —

Inhalt: Haus Lodholz in Freiburg im Breisgau. — Bau-Unfälle an Getreidesilos. — Hermann Klette †. — Zum Submissionswesen. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Haus Lodholz in Freiburg im Breisgau

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich i. V. Fritz Eiselen, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber, Berlin.

[1]) Ueber die in Eisenbeton ausgeführten Konstruktionen vergl. „Mitteilungen über Zement usw.“ 1908, S. 81 u. ff.

[2]) Gefällt in einer Honorar-Streitsache vom 7. Zivil-Senat. Aktenzeichen 194/1906.

[3]) Anmerkung der Redaktion. Soweit uns bekannt, hat diese Umfrage nicht viel verwertbares Material zutage gefördert.

AUSMALUNG DER DEUTSCHEN MARIENKAPELLE IM DOME VON LORETO DURCH PROFESSOR LUDWIG SEITZ † IN ROM. * WAND-GEMÄLDE MIT EINER DARSTELLUNG AUS DEM MARIENLEBEN. * PHOTOGRAPHIE VON ANDERSON IN ROM. *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 24. * *

Gruftkapelle des Papstes Pius IX. in San Lorenzo fuori le mura in Rom. Fresken von Ludw. Seitz. Photogr. Aufn. v. Anderson in Rom.

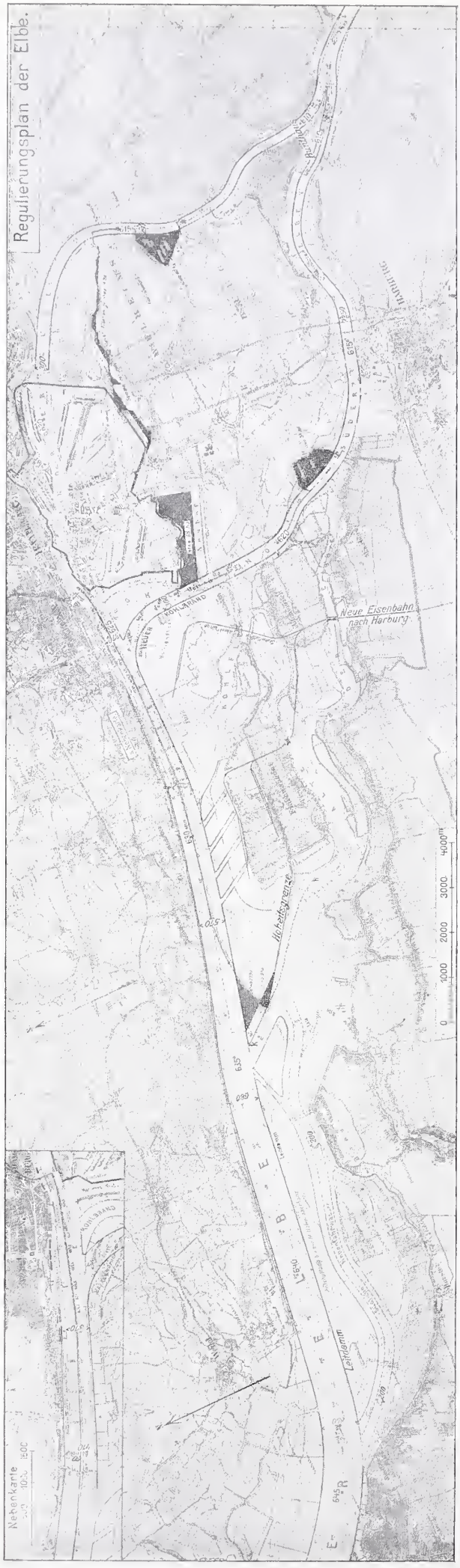
DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. No. 24. BERLIN, DEN 24. MAERZ 1909.

Der Elbe-Regulierungs-Vertrag zwischen Preußen und Hamburg.

Zwischen bevollmächtigten Vertretern des preußischen und des Hamburger Staates ist unter dem 14. November v. J. ein Staatsvertrag vereinbart worden, der die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeschiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg betrifft und sich auf die Elbestrecke von der Seeve-Mündung, etwa 4 km oberhalb der Spaltung der Elbe in Norder- und Süderelbe bis Brunshausen abwärts bezieht. Der Vertrag liegt z. Zt. dem preußischen Abgeordnetenhause, das ihn einer besonderen Kommission zur Vorberatung überwiesen hat, und der Hamburger Bürgerschaft zur Genehmigung vor. Aus den Reden bei der ersten Lesung im preußischen Abgeordnetenhause ist zu entnehmen, daß dort z. T. die Meinung vertreten ist, als ständen die von Preußen an Hamburg durch diesen Vertrag gewährten Vorteile, die namentlich in einer günstigen Erweiterungsmöglichkeit der für den Seeverkehr nicht mehr ausreichenden Hafenanlagen nach Westen bestehen, nicht im Einklang mit den Vorteilen, die Preußen selbst durch die Schaffung einer besseren Zugänglichkeit der Harburger und durch Erweiterungsfähigkeit der Altonaer Hafen-Anlagen erwüchsen, besonders wenn die wirtschaftlichen Nachteile in Betracht gezogen würden, die einer Zahl kleiner preußischer Gemeinden durch den für die Ausführung genannter Pläne erforderlichen Gebietsaustausch zwischen beiden Staaten drohen. In der Hamburger Bürgerschaft ist anderseits die Meinung vertreten, als sei man dort in den Konzessionen an Preußen schon an die äußerste Grenze des Möglichen gegangen, sodaß weitere Forderungen zur Ablehnung des Vertrages führen müßten, um so mehr als Hamburg, wenn auch mit größeren Opfern, auch ohne diesen Vertrag noch die Möglichkeit zur Erweiterung seiner Hafenanlagen besitze. Es soll nicht die Aufgabe der nachstehenden Ausführungen sein, in diesen Interessenstreit einzutreten, von dem wir nur wünschen, daß er in einer dem allgemeinen wirtschaftlichen Interesse am besten dienenden Weise ohne kleinliche Kirchturmpolitik ausgetragen werde. Es soll vielmehr nur auf die technische Seite der geplanten Regulierung und die damit zusammenhängenden Verkehrsfragen auf Grund des dem Abgeordnetenhause von der Regierung vorgelegten Materiales hingewiesen werden. Der beigegebene Plan gibt den wesentlichsten Teil des Uebersichts-Regulierungsplanes der Regierungsvorlage wieder. —

Die geplanten Regulierungs-Arbeiten bestehen in einer Flußregulierung nach Breite und Tiefe von der Seeve-Mündung abwärts bis zu Stromspaltung in Norder- und Süderelbe an der Buntehaus-Spitze. In Trennungs-Anlagen dort, die eine gleichmäßige Verteilung des Ebbewassers auf die beiden Stromarme sichern sollen, in Regulierung der beiden Stromarme nach Breite und Tiefe bis zu ihrer Einmündung in die Unterelbe und in einer teilweisen Verlegung der Süderelbe in ihrem unteren, als Köhlbrand bezeichneten, in die



Uebersichtsplan der Elbe-Regulierung von unterhalb der Seeve-Mündung bis oberhalb Brunshausen.

Norderelbe mündenden Teil, wodurch einerseits die Zugänglichkeit des Hafens der preußischen Stadt Harburg für größere Seeschiffe erst ermöglicht und anderseits die Zugänglichkeit zu den hamburgischen Häfen auf Kuhwärder verbessert werden soll. Sie bestehen ferner in einer Regulierung der Unterelbe bis Brunshausen nach Breite und Tiefe, Schutz der Ufer in den sämtlichen bisher genannten Wasserläufen durch Buhnen bezw. Parallelwerke — soweit solche nicht schon vorhanden. Im Interesse der Erhaltung ausreichender Tiefe in der Fahrrinne ist auf eine gewisse Strecke an der südlichen Begrenzung in der Unterelbe die Herstellung eines bis Mittelwasserhöhe reichenden Leitdammes vorgesehen. Unterhalb Brunshausen ist eine Regulierung nicht erforderlich, da dort die für die Seeschiffahrt erforderliche Tiefe noch auf lange Zeit durch Baggerungen zu erreichen ist. Das ist in großen Zügen der Plan, mit dem noch eine Reihe anderer Maßnahmen verknüpft sind, die namentlich den Ausbau der vorhandenen Hafenanlagen in Hamburg und Altona betreffen.

Die Ausführung der Regulierungsarbeiten ist nur auf Grund eines besonderen Staatsvertrages zwischen Preußen und Hamburg möglich, da beide Staaten auf Grund der Elbschiffahrtsakte vom 20. November 1821 und der Additionalakte vom 13. April 1844 verpflichtet sind, bezüglich der in ihr gemeinsames Interessengebiet fallenden Elbstrecke Bauten am Strome, die auf die Wasserführung von Einfluß sind, nur auf Grund gemeinschaftlichen Einverständnisses auszuführen. Durch den Köhlbrandvertrag vom 24. Juni 1868 erhielt Hamburg die Befugnis, die Norderelbe, an welche seine Hafenanlagen zurzeit sämtlich anschließen, nach Bedarf zu vertiefen, während Preußen dasselbe Recht zwar für die Süderelbe und den Köhlbrand bis zum Mühlenfleth erhielt, für den unteren Teil des Köhlbrandes bis zur Norderelbe jedoch nur eine Vertiefung bis 5 m unter Mittel-Hochwasser vornehmen durfte. Durch den Vertrag vom 19. Dezember 1896 wurde Preußen eine weitere Vertiefung dieser Flußstrecke um 1 m zugestanden, außerdem wurde damals schon eine durchgreifende Korrektion der Unterelbe in Aussicht genommen, die aber bisher nur an den allerdringlichsten Stellen auch durchgeführt ist. Im Jahre 1901 von Hamburg angeknüpfte Verhandlungen mit dem Zwecke einer Gebietserweiterung auf der Insel Neuhof für die Anlage neuer Häfen und Werften führte nicht zum Ziel, da Hamburg in der Besorgnis, daß die Wasserzuführung in der Norderelbe, von der die Zugänglichkeit seiner Häfen dort abhängt, durch eine weitere Vertiefung des Köhlbrandes beeinträchtigt werden könnte, seine Zustimmung zu einer solchen verweigerte. Erst im Jahre 1906 von Preußen angeknüpfte Verhandlungen führten jetzt zum Ziele, d. h. zu dem nunmehr vereinbarten Regulierungsplan, der zunächst eine Vertiefung des Köhlbrandes bis auf 10 m unter mittlerem Hochwasser bei einer gleichzeitigen Verbesserung der Einfahrt für große Seeschiffe in denselben vorsieht. Damit ist aber erst für den neuen Seehafen der Stadt Harburg, der bereits dem Verkehr übergeben worden ist und eine Sohlentiefe von 9,8 m unter mittlerem Hochwasser (8 m unter Mittel-Niedrigwasser) besitzt, die Ausnutzungsmöglichkeit für Schiffe dieses Tiefganges geschaffen. Die Tiefe von 10 m unter Mittel-Hochwasser entspricht der jetzigen Tiefe der Norderelbe an der Köhlbrand-Mündung. Vertieft Hamburg diese weiter, so steht Preußen das Recht zu, die gleiche Tiefe auch im Köhlbrand herzustellen, sodaß Preußen dieselben Vorteile genießt. Es ist hier allerdings eine bestimmte sachliche und zeitliche Grenze gesetzt, auf die wir noch zurückkommen.

Hamburg gewinnt durch den Vertrag zunächst die gewünschte Gebiets-Erweiterung (gegen Austausch an anderen Stellen) um 88 ha auf der Insel Neuhof, sodaß ihm dort eine Erweiterung der Liegeplätze für die Hamburg—Amerika-Linie und der Werftanlagen des „Vulkan“ möglich wird, sowie die Fortführung der durch den Müggenburger und Veddel-Kanal gebildeten Wasserstraße nach dem Köhlbrand. Diese stellt

dann eine Verbindung mit den großen Hafen-Anlagen her, die Hamburg auf den westlich des Köhlbrand liegenden Gebietsflächen Waltershof und Finkenwärder plant. Diese Hafen-Anlagen sollen mit dem preußischen Staatsbahnnetz durch eine neue Eisenbahnlinie von Harburg nach Finkenwärder mit Abzweigung nach Waltershof in Verbindung gebracht werden, die vorwiegend dem Güterverkehr, aber auch dem Personen-Verkehr dienen soll. Die Erbauung dieser Bahn ist Hamburg zugestanden.

Außerdem aber ist eine weitere Schienenverbindung der älteren Hafen-Anlagen mit den neuen geplant unter Einschaltung einer Eisenbahn-Fähre über den Köhlbrand, unter Umständen auch durch einen, diesen Elbearm kreuzenden Tunnel. Es ist vereinbart, daß dieser neue Tunnel dieselbe Tiefenlage erhält, wie der bereits im Bau begriffene Tunnel unter der Norder-Elbe zwischen St. Pauli, der mit Oberkante 16 m unter Mittelhochwasser liegt. Da über dem Tunnel noch 2 m Deckung bleiben müssen, so ist die später zu erreichende Tiefe in der Norderelbe sowie die durch Preußen herstellbare Tiefe im Köhlbrand auf 14 m unter M.-H.-W. beschränkt. Da der Tunnel während seiner Herstellung aber einer Ueberdeckung von 6 m bedarf, so ist die Vertiefung im Köhlbrand, wie schon bemerkt, zunächst auf 8 m unter M.-H.-W. beschränkt. Erst nach Vollendung des Tunnels, bezw. nach 24 Jahren, auch wenn er bis dann noch nicht gebaut ist, darf die Vertiefung des Köhlbrandes schrittweise mit derjenigen der Norderelbe auf 14 m bei M.-H.-W. geführt werden.

Das dringende Bedürfnis Hamburgs nach Erweiterung seiner Hafenanlagen geht aus den statistischen Angaben hervor, die der Denkschrift beigegeben sind. Danach hat der Verkehr in den Hamburger Häfen von 1882—1905 von 6189 Seeschiffen mit 3,03 Mill. Reg.-Tonnen auf 15116 Schiffe mit 11,34 Reg.-Tonnen zugenommen, d. h. die Schiffszahl um 144%, der Tonnengehalt um 294%. Der Zuwachs an Liegeplätzen an Pfählen und Kaistrecken hat aber nur um 128% in der gleichen Zeit zugenommen (wenn man berücksichtigt, daß etwa 1/3 der Kailänge zeitweilig für Seeschiffe nicht benutzbar ist, weil in dieser Zeit Güter in Flußschiffe übergenommen werden). Wenn nicht gleichzeitig die Zahl der Dampfschiffe, die erheblich rascher löschen und laden als die Segelschiffe, sich vermehrt hätte und außerdem durch bessere Regelung des Verkehres die Ausnutzungsfähigkeit der Hafenanlagen gesteigert wäre, so würden sich jetzt schon große Unzuträglichkeiten ergeben haben. Jedenfalls ist aber trotz der nach 1900 erst eröffneten großen Häfen: Kohlenhafen, Kuhwärder, Kaiser Wilhelms-Hafen, Ellerholzhafen recht häufig Mangel an Liegeplätzen.

Auch der Flußschiffahrts-Verkehr hat erheblich seit 1882 zugenommen. Für die aus der oberen Elbe kommenden Flußschiffe (Oberländer-Kähne) beträgt der Zuwachs an Zahl 133,3, an Tragfähigkeit 439,2%. Auch hier ist bereits Mangel an Liegeplätzen eingetreten trotz der im Veddel-, Peute- und Hofekanal neugeschaffenen Liegeplätze. Für den Flußschiffsverkehr an der Unterelbe ferner wird die Zunahme ebenfalls auf 132% geschätzt.

Die Erzielung einer geregelten Wasserführung bedingt die sturmflutfreie Schließung der Nebenarme der Süderelbe: Maakenfleth, Mühlenfleth und Köhlfleth. Es ist Preußen ferner überlassen, auch die alte Süder-Elbe durch einen sturmflutfreien Sperrdamm zu schließen, in welchen jedoch zur Aufrechterhaltung der Schiffahrt eine Schleuse von 16 m lichter Weite und 4 m Sohlentiefe einzulegen ist. Gleichzeitig ist die Verlegung der alten Süderelbe bei Ellerholz nach Norden und bei der Einmündung in die Unterelbe (bei *ik* des Planes) gestattet.

Die Herstellung des Leitdammes in der Unter-Elbe zwischen Finkenwärder und Lühe-Mündung soll ein kräftig gespültes Hauptfahrwasser schaffen, sodaß die jetzt vorhandene starke Versandung der zu breiten Stromrinne aufhört. Hinter diesem Leitdamm nahe

---

Betrachtungen über Ludwig Seitz und seine Kunst.

(Geb. 11. Juli 1844, gest. 11. Sept. 1908.)

Von Alfred Liebig, Architekt aus Leipzig, z. Zt. in Rom.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 153, 156 und 157.

Das große persönliche Interesse für den im vergangenen Jahre Verstorbenen und der Umstand, daß sein segensreiches künstlerisches Wirken in Deutschland verhältnismäßig noch zu wenig bekannt ist, aber doch allgemeine Hochschätzung verdient, veranlassen mich, dem großen deutschen Künstler folgende Zeilen zu widmen.

Obgleich Ludwig Seitz seine größten Leistungen in Italien schuf, wo er in Rom als Sohn einer deutschen Künstlerfamilie geboren wurde, ist er doch so eng mit der deutschen Nation verknüpft, daß sein Name einen besonderen Ehrenplatz unter denjenigen Künstlern verdient, welche dem deutschen Namen in fremden Landen Ehre und Achtung verliehen haben. In seinem Innersten war Ludwig Seitz ein guter Deutscher, der als gottbegnadeter Künstler sein ausgesprochenes Talent und seine großen Fähigkeiten von frühester Jugend bis zum letzten Pinselstrich ganz in den Dienst der kirchlichen Kunst und der Monumentalmalerei stellte. Seine streng religiöse Denkungsart, sein tiefgehendes ernstes deutsches Gemüt, sein unermüdliches Studium der Ueberlieferungen und das individuelle Wesen seiner Persönlichkeit verschmolzen in seinen Werken zu Schöpfungen, die man nur mit Seitz'scher Kunst bezeichnen und zum größten Teil zu den besten religiösen Malereien des verflossenen Jahrhunderts zählen kann. Gerade im kunsterfüllten Rom, welches den modernen weltlichen Kunstbestrebungen wohl am entferntesten liegt, konnte sich sein Künstlertalent ganz seinen Neigungen entsprechend ausbilden und ausreifen. Die frühzeitige Einführung in das Wesen der Kunst durch seinen Vater, den vortrefflichen Kirchenmaler Alexander Maxemilian Seitz, war für den Entwicklungsgang des reich begabten viel versprechenden Sohnes von größter Wichtigkeit. Gleichbedeutend war die Ausbildung durch seinen Lehrmeister Friedrich Overbeck, welcher als Begründer der Nazarenerschule eine Gruppe deutscher Künstler in Rom um sich vereinigte, deren Grundsatz war, daß nur aus dem Studium früherer Kunstepochen hergeleitete Kunst gelte; sie hielten eine moderne christliche Kunst für unberechtigt und bevorzugten meist religiöse und romantische Stoffe.

In dieser deutschen Künstlerkolonie und seiner dieser eigenen Kunstströmung wuchs der Künstler heran in jugendfrischer Begeisterung für die Ideale einer hohen deutschen christlichen Kunst. Die bedeutende künstlerische Stellung seines Vaters, der sich der Gunst des kunstliebenden bayerischen Königs Ludwigs I. erfreute, welcher auch Patenstelle bei Ludwig Seitz angenommen hatte, ist dem Künstler förderlich gewesen.

Noch in den letzten Jahren gedachte er mit großer Freude und innerer Befriedigung seiner Lehrmeister, indem er am 17. Dezember 1903 an den Maler Ludw. Ritter von Kurz in Graz schrieb: „Alle Familienbeziehungen führen mich in den Kreis der deutschen Künstler und meine Laufbahn wurde in besonderer Weise begünstigt durch alle jene edlen Seelen, welche unter dem Namen der Nazarener bekannt sind (Cornelius, Overbeck, Schadow, Veit, Koch, Führich, Ahlborn). So erklärt sich auch meine Liebe zur altdeutschen Kunst und besonders für den tiefen Ernst derselben bei religiösen Darstellungen ....."

In die Oeffentlichkeit trat Seitz zum erstenmal durch seine Illustrationen zu Alban Stolz „Christlicher Sternenhimmel", welche gesammelt als „Zeichnungen zu den Gleichnissen des Herrn" und „48 Darstellungen aus dem Leben Jesu und der Heiligen" in Herders Verlag 1869 erschienen und als charaktervolle Zeichnungen für Holzschnitt in der Art des großen deutschen Meisters Albrecht Dürer durch hohen künstlerischen Wert berechtigtes Aufsehen erregten. Die Darstellung der in Gruppen zusammengestellten Heiligen zeigen in ihrer tiefreligiosen Auffassung das fast derbe deutsche Gefühl in Verschmelzung mit der Anmut italienischer Gestalten.

Weitere selbständige Schöpfungen sind ein Bild: Adam und Eva, in Leipziger Privatbesitz, eine thronende Madonna mit Engeln in der Galerie zu Agram, welche vielleicht eine gewisse Beeinflussung durch Gentile Billini zeigt; ferner Gretchen am Spinnrad und Eine Seidenspinnerei für den Mailänder Fabrikanten Albert Keller, dazu verschiedene Heiligenbilder für die Königin von Württemberg. Ein Triptychon wurde für die gräfliche Familie Clam Martinitz in Böhmen geschaffen, dessen Mittelbild Christus, Maria und Johannes den Evangelisten auf Patmos zeigt.

Die erste größere Leistung als Wandmalerei war die in Gemeinschaft mit seinem Vater ausgeführte Ausmalung der neuerbauten Kathedrale von Djakowàr

(Fortsetzung auf Seite 158.)

des linken Elbufers muß aber dann ein Nebenfahrwasser zur Erhaltung der örtlichen Schiffahrt offen gehalten werden, das an die Hauptstromrinne entsprechend anzuschließen ist. Das Gelände zwischen der nördlichen Begrenzung dieser Fahrrinne und dem Leitdamm soll bis zur Mittelwasserhöhe aufgeschüttet werden.

Ausmalung der deutschen Marienkapelle im Dome von Loreto durch Professor Ludwig Seitz † in Rom. Einzeldarstellungen aus den Gewölbe-Malereien.
Photographien von Anderson in Rom.

Es ist dort für Preußen die Möglichkeit zur späteren Schaffung von Hafen-Anlagen gegeben. Die Arbeiten im Einzelnen, die Verteilung der Kosten auf Hamburg und Preußen, sowie der Umfang, in welchem die Regulierung zunächst durchgeführt werden soll, bleiben einer weiteren Besprechung vorbehalten. — (Schluß folgt.)

Ausmalung der deutschen Marienkapelle im Dome von Loreto durch Professor Ludwig Seitz † in Rom.
Wandgemalde mit Darstellungen aus dem Marienleben. Photographien von Anderson in Rom.

Vereine.

Der Verband Deutscher Kunstgewerbe-Vereine, der mehr als 17000 Mitglieder umfaßt, wird am 27., 28. und 29. März seinen 19. Delegiertentag in Halle a. S. abhalten. Es stehen wichtige Punkte zur Beratung, so die Gebühren-Ordnung für das deutsche Kunstgewerbe, praktische Fragen aus dem Gebiete des Kunstgewerbeschutzes, Wert der Volkskunst usw. —

Mittelrheinischer Architekten- und Ingenieur-Verein Darmstadt. Die 5. ordentliche Winter-Versammlung fand am 19. Oktober 1908 statt. Anwesend waren 18 Mitglieder. Der Vorsitzende, Brt. Wagner, gedachte zunächst des vor kurzem verstorbenen Mitgliedes, des Geh. Brts. i. P. Reuling, indem er einen kurzen Lebensabriß des Verstorbenen gab und dessen Verdienste um das hessische Bauwesen und um den Verein, dem er lange Jahre angehörte, hervorhob. Die Versammlung ehrte das Andenken des Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen. Des weiteren tat der Vorsitzende Erwähnung des Todes des Arch. Prof. Olbrich und würdigte den Verlust, den die Baukunst und insbesondere das von ihm beeinflußte hessische Kunstgewerbe mit seinem frühen Hinscheiden erlitten hat. Es folgten noch die Mitteilung von der Ueberreichung der Ehren-Urkunde für den zum Ehrenmitglied des Vereins ernannten Geh. Brt. Prof. E. Sonne, sowie einige geschäftliche Mitteilungen.

Sodann erhielt das Wort Prof. Meißner zu dem Vortrag über den „Neubau der Landeshypothekenbank“ zu Darmstadt. Redner, dem der Bau auf Grund eines Wettbewerbes übertragen worden war, besprach zunächst die Rücksichten, die bei der Planung des Gebäudes durch die Lage des Bauplatzes und die gegenüber errichtete Pauluskirche beobachtet werden mußten und die dazu führten, daß die eine der flankierenden Straßen als eine Art Höhenstraße angenommen und der Platz gegen die andere dieser Straßen um 3 m gesenkt wurde. Dies gab auch Anlaß zu einer mehr malerischen Gruppierung des Gebäudes, die durch eine davor angelegte breite wirkungsvolle Terrasse mit Treppenanlage sehr erhöht wird und die gestattete, das Aeußere des Bauwerkes in grosser Schlichtheit durchzuführen. Der malerischen Grundriß-Anordnung kamen die Anforderungen, die mit Rücksicht auf die Zweckbestimmung zu erfüllen waren, sehr entgegen, da es sich bei der Hypothekenbank mehr um ein Verwaltungsinstitut als um eine Bank mit großem öffentlichen Verkehr handelt. Schwierig gestaltete sich die Aufgabe nur durch die Forderung der Dienstwohnungen über den Amtsräumen und durch die noch während des Baues nötig gewordenen mehrfachen Aenderungen des Bauprogrammes. Bemerkenswert ist die architektonische Ausbildung der Treppenhäuser und Verbindungsflure. Den Hauptschmuck bei dieser Ausbildung bildet die Malerei der Decken, Wände, Türumrahmungen usw., die in größerem Umfang stattfand und als wohlgelungen bezeichnet werden darf. Mit großem künstlerischen Können ist hier eine Flächenmalerei ausgeführt, die, wie der Vortragende ausführte, sich mehr der architektonischen Auffassung früherer Zeiten anschließt und in bestimmten Farben und Linien nach einem klaren Ausdruck der Form ringt. Das Prunkstück ist der Sitzungssaal, der vollständig vertäfelt ist und an Wänden und namentlich der Decke reichen ornamentalen Schmuck trägt. Von künstlerischen Arbeiten seien noch die Stuckdecken und die Schmiedearbeiten, ferner die Bildhauerarbeiten erwähnt. Dem Vortragenden, der den Bau geplant und die künstlerische Oberleitung hatte, stand als Bauleiter Reg.-Bmstr. Müller in hervorragender Weise zur Seite. Die Kosten des mustergültig ausgeführten Baues betragen rund 571000 M., die Bauzeit nahm nur etwas über zwei Jahre, die Bearbeitung etwa drei Jahre in Anspruch.

Der Vorsitzende dankte dem Redner für seine eingehenden, von reichem Beifall begleiteten Ausführungen und ersuchte, sich an der demnächst stattfindenden Besichtigung des Baues zahlreich zu beteiligen. Geh. Ob.-Brt. Hofmann gab sodann in beredten Worten der besonderen Wertschätzung Ausdruck, die jenes Bauwerk und der darum verdiente Architekt wohl beanspruchen dürften.

Am 24. Oktober fand dann die Besichtigung des Neubaues der Hypothekenbank unter Führung von Prof. Meißner und Reg.-Bmstr. Müller unter zahlreicher Beteiligung statt. Ausstattung und Ausführung des Baues fanden volle Anerkennung. Der Vorsitzende gab dieser am Schluß der Besichtigung in einer Ansprache an die Versammlung beredten Ausdruck. —

W.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Vers. am 11. Dezember 1908. Vors. Hr. Bubendey. Anwes. 84 Personen. Nach Erledigung der Eingänge nahm Hr. Baritsch das Wort zu seinem Vortrage über die Wasserstraße und den Gleisanschluß Peute. Diese großartigen Arbeiten, für welche Senat und Bürgerschaft im Jahre 1903 8,3 Mill. M. bewilligten, gehen ihrer Vollendung entgegen und im Juli des Jahres 1909 dürfte der letzte Gleisanschluß hergestellt sein. — Redner erläuterte zuerst die Trasse der neuen Wasserstraße, welche zur Entlastung des Freihafens die Norderelbe mit den Kuhwärder

---

in Slavonien, zu der Bischof Stroßmayer die beiden Künstler berief. Der Vater malte die Hauptapsis, darstellend die Vorbereitung auf den Himmel durch den Empfang der sieben Sakramente, den Eintritt in den Himmel und in ihm die Krönung der Gottesmutter, ferner zwölf Bilder aus dem alten Testament im Langhaus und zwölf ähnliche aus dem neuen Testament im Querschiff, während der Sohn Ludwig Seitz die Seitenapsiden mit einer hervorragenden Bilderreihe schmückte, in eigener historischer Verarbeitung des Stoffes. Die Darstellungen zeigen die durch Jahrhunderte sich fortsetzende Anbetung Christi als Gottmensch und Erlöser; sie sind nicht ganz frei von allegorisierenden Zutaten, doch machte er den Stoff für das Volk dadurch greifbarer, daß er die Bauern und Bürger des Landes bei der Anbetung des Heilandkindes durch die Könige einfügte. Die günstige Beurteilung des Werkes und der wohlverdiente Ruhm drangen in die kirchlichen Kreise und veranlaßten die Kanoniker von Treviso, dem Künstler den bedeutsamen Auftrag zur Ausmalung des Domchores von Treviso mit vier großen Fresken zu erteilen (1882—1888). Seitz beabsichtigte wegen seiner großen Neigung zur Porträtkunst, die anwesenden Kanoniker von Treviso in seinen Bildern zu verewigen, welche außer einem auch einverstanden waren, dieser eine Kanonikus war der jetzige Papst Pius X., welcher dem Künstler sonst in jeder Weise entgegenkam.

Nachdem fertigte Seitz die Wandbilder der Capella S. Bonaventura in Aracoeli, ferner die Malereien der Apsis in der französischen Kirche S. Ivo, dann die Fresken und Wiederherstellungsarbeiten in der Kirche des Deutschen Hospizes S. Maria dell'Anima, sowie 8 Rundbilder der großen lateinischen und griechischen Kirchenlehrer der Herz-Jesukirche in Sarajevo in Bosnien.

Für Deutschland hat Professor Seitz verhältnismäßig wenig geschaffen: außer den schon genannten Tafelbildern und einigen Staffeleigemälden ein Fresko Mariä Krönung im Freiburger Münster, welches ausgesprochen deutschen Charakter trägt, dann die Gemälde für die Schloßkapelle des Fürsten von Fürstenberg zu Heiligenberg am Bodensee.

Nun erhielt er für Rom eine Reihe von Aufträgen, zunächst zur Anfertigung der Entwürfe für die Ausschmückung der Gruft Pius IX. in S. Lorenzo fuori le mura mit Mosaiken (siehe Kopfbild). Dieser stimmungsvolle Andachtsraum ist von ganz prächtiger Wirkung, die buntfarbigen Mosaiken in zierlichen Motiven tragen dem engbegrenzten niedrigen Raum in vollendeter Weise Rechnung und ergeben mit der übrigen Architektur, der Decke und dem Fußboden eine sehr harmonische Raumwirkung.

Eines seiner bedeutsamsten Werke vollendete der Meister in den achtziger Jahren vorigen Jahrhunderts, die Ausschmückung der Galleria dei Candelabri im Vatikanischen Palast. Leo XIII. hatte zuerst zwei Italiener mit ganz verschiedenem Können und verschiedener Kunstauffassung zur Lösung der Aufgabe herangezogen; doch diese Bilder fielen nicht zur Zufriedenheit des Papstes aus, er ließ sie entfernen und beauftragte den deutschen Künstler Ludwig Seitz, ganz neue Entwürfe anzufertigen. Die auszuführenden Malereien sollten die Haupt-Ereignisse unter Leos Pontifikat, überhaupt die Hervorhebung der Verdienste des Papstes um Kunst und Wissenschaft, um die Bautätigkeit Roms, sowie die Verherrlichung der Theologie des großen Aquinaten darstellen. Diese begrenzte Aufgabe war um so schwieriger zu lösen, als die nächste Nähe der Glanzleistungen Raffaels und Michelangelos in der Sixtinischen Kapelle, in den Loggien und Stanzen den Meister zu einer ganz besonderen Leistung anspornen mußte. Seitz rechtfertigte das unumschränkte Vertrauen seines hohen Auftraggebers aufs glänzendste, der Papst war überaus zufrieden, verlieh dem Künstler zum Zeichen seiner Anerkennung das Kommandeurkreuz des Piusordens und ernannte ihn zum Direktor der Päpstlichen Gemäldesammlungen, wahrlich eine Auszeichnung, auf die ein Deutscher besonders stolz sein kann. Daß verschiedene Italiener mit Neid auf diese Bevorzugung blickten, liegt auf der Hand, doch war die Anerkennung seitens des Vatikans eine allgemeine. In trefflicher Weise hatte es der Meister verstanden, eine überraschend gute Gesamtwirkung zu erzielen, indem er in streng architektonischem Denken die symbolisierenden Bilddarstellungen mit

Häfen verbindet, sowie den in ihren Lauf eingeschalteten Veddeler Zollabfertigungshafen und ihre Nebenanlagen und dann die umfangreichen Arbeiten an der Haupt- und Peute-Bahn. — Die Schwierigkeiten, die sich der Durchführung der neuen Wasserstraße unter den vier Gleisen der Hauptbahn und dem Niederneldeer Anschlußgleis entgegenstellten, wurden bewältigt, ohne daß der Riesenverkehr der Hauptbahn von täglich 450 Zügen auch nur einen Augenblick eine Störung erfahren hätte.

An die Schilderung der Bauwerke an der Hauptbahnstrecke schloß Redner sodann eine ausführliche Beschreibung der Bauten an der Peute-Bahn und der Ueberführung der Peuter Anschlußgleise über die preußische Staatsbahn. Der Vortrag wurde von annähernd 100 Lichtbildern begleitet, die zusammen mit den im Saal ausgehängten Plänen und den ausgestellten pneumatischen Werkzeugen das treffliche Bild der großartigen Arbeiten zur industriellen Erschließung von Veddel und Peute in vorzüglicher Weise ergänzten. — Wö.

Münchener (oberbayer.) Architekten- u. Ingenieur-Verein. Die Wiederaufnahme der winterlichen Wochenversammlungen wurde am 5. Nov. 1908 mit einer herzlichen kurzen Begrüßungsansprache durch den Vorsitzenden eingeleitet, der sodann ein inhaltvoller Vortrag von Professor Karl Hocheder über das im heutigen Städtebauprogramm ebenso heiß umstrittene wie zeitgemäße Thema „Altes Torhaus und moderner Baublock“ folgte. Bekanntlich verfolgen nicht nur die Verkehrfanatiker, sondern auch die „Linealarchitekten“, wie sie Camillo Sitte einmal scherzweise, aber auch sehr bezeichnend nannte, das Prinzip der schnurgeraden, wo möglich 50m breiten Straßen mit dem für den Automobilsport idealen Loch an deren ins Freie führendem Ende. Die Annahme, daß der Redner nicht nur letztere ad absurdum führen, gleichzeitig aber auch mit Recht als Erbauer unseres neuen Verkehrsministeriums, bei dem eine torartige Ueberbauung der Arnulphstraße vorgesehen ist, um für den prächtigen Platz einen forummäßigen Abschluß zu gewinnen, den Krittlern in Laien- wie Fachkreisen eine nachdrückliche Aufklärung zu teil werden lassen wollte, dürfte schwerlich eine irrige sein. Er hatte hierzu die Sache trefflich angefaßt und seinen wörtlichen Ausführungen eine ganze Reihe das Thema treffend illustrierender Lichtbilder eingefügt. Und in der Tat, wer die alten Tor- und Durchlaßbauten, Schwibbogen u. dergl. in Städten wie Prag, Nürnberg, Ingolstadt usw. kennt, deren reizvolle, architektonisch künstlerische Wirkung zu beurteilen vermag, wird es nicht nur bedauern, wenn einmal eins oder das andere dieser Baudenkmale infolge Altersschwäche dem Abbruch verfallen muß, sondern er wird deren Entfernung ohne zwingendste Not auch nicht gutzuheißen vermögen, wohl aber die Einfügung neuer in unsere nur zu oft ohne sie nicht selten unleidlich nüchternen modernen Platz- und Straßenanlagen wünschen. J. K.

Dresdner Architekten-Verein. Die diesjährige Hauptversammlung wählte wiederum Hrn. Brt. H. Kickelhayn zum 1. Vorsitzenden, als Stellvertreter Hrn. Rich. Reuter, als I. und II. Schriftführer die Hrn. O. Menzel und Max Herfurt, sodann Hrn. F. W. Hertzsch als Kassierer und die Hrn. Franz O. Hartmann und Prof. Oswin Hempel als Bibliothekare.

Als erste Veranstaltung wurde unter regster Beteiligung am 6. März 1909 die hiesige völlig um- und neu ausgebaute Annen-Kirche unter Führung des künstlerischen und technischen Leiters der umfassenden Erneuerungs-Arbeiten, Hrn. Arch. Richard Schleinitz, besichtigt. Durch Orgel- und Gesangsvorträge überzeugte man sich auch von der trefflichen Akustik des stattlichen Kirchenraumes, der als ein ernstes Dokument neuzeitlicher protestantischer Kirchenbaukunst zu gelten hat. — B.

Wettbewerbe.

Zum Wettbewerb Realschulgebäude in Kufstein sei noch erwähnt, daß die Beteiligung allen Architekten deutscher Nationalität frei steht, daß die Gesamt-Preissumme von 4000 Kr. auf alle Fälle zur Verteilung kommt, und daß dem Preisgericht angehören: Arch. Stadtbrt. Ed. Klingler in Innsbruck, Baukommissar Faber und Ob.-Ing. Karl Linhart in Kufstein und Ob.-Ing. Ph. Mitzka in Innsbruck. Unter Umständen kann dem Verfasser eines der preisgekrönten Entwürfe die Ausführung der Bau- und Werkpläne übertragen werden. Die Schule ist im neuen Villenviertel an der Madersperger-Straße in allen Teilen feuersicher herzustellen, in einfacher Weise aber mit guter Umrißlinie und derart, daß sie sich harmonisch in das Stadtbild einfügt. Als Einheitspreis sind 20 Kr. für 1 cbm umbauten Raumes zu rechnen. Die Aufgabe wird sicherlich starke Beteiligung finden. Einlieferungsfrist 30. April. —

Einen Wettbewerb um Fassaden-Entwürfe für das Verwaltungs-Gebäude der Handwerkskammer in Berlin für in Berlin und im Reg.-Bezirk Potsdam ansässige Architekten veranstaltet genannte Körperschaft, von der auch die Unterlagen gegen 5 M., die später zurückerstattet werden, zu beziehen sind, mit Frist zum 24. April d. J. Drei Preise von 1500, 1000 und 500 M., Ankauf für je 300 M. vorbehalten. Im Preisgericht die Hrn.: Geh. Brt. Prof. Lothar Krüger in Potsdam, Geh. Brt. Zeidler in Charlottenburg, Arch. Gestrich und Bildh. Westphal in Berlin.

---

schweren kontrastierenden Farbflecken und fein abgetöntem Hintergrunde in die Architektur des Raumes einfügte.

Berthier beurteilt die Arbeit in seinem Werk „Die Glorie des heiligen Thomas von Aquin“, u. a. folgendermaßen:

„Hier findet man den Künstler in seiner vollen Eigenart. Hier erkennen wir, welche eigentlichen und tiefen Absichten Professor Seitz geleitet haben, Absichten die nicht so sehr auf die Wiedergabe von Rumpf und Gliedmaßen, kurz des körperlichen, als vielmehr auf die des Gedankens, der Seele ausgehen. Bewunderungswürdig ist die außerordentlich glückliche Verschmelzung des modernen mit dem antiken Stil, in der sich die verschiedenen Abschnitte der Geschichte der Malerei gewissermaßen zusammenfinden. Professor Seitz steht auf der Höhe seiner Zeit, aber nicht minder gut erfaßt er frühere Epochen. Wir kennen nicht viele Künstler, die in dieser Hinsicht gleichsam eine ganze Welt in sich zusammenfassen. Die Komposition ist einfach, knapp, klar und logisch, die Zeichnung modern mit einer schwachen Anlehnung an den antikisierenden Stil; die farbenprächtigen Gewandungen zeigen einen wunderbaren Faltenwurf und sind frei von dem allzu strengen Realismus, der die Phantasie einzwängt und fesselt, statt sie zu heben.

Die sinnbildliche Darstellung und Personifikation sind für unseren Künstler zwei Hilfsmittel, seine Gedanken auszudrücken; dies geschieht mit ungewöhnlichem Talent und Glück. Prof. Seitz wählt zu seinen Entwürfen einen geschichtlichen Hintergrund. Der Symbolismus gestattet ihm, die Einbildungskraft und den Verstand anzuregen und in Aktion treten zu lassen, wobei diese beiden Kräfte in eine den Geist zu abwägender Vergleichung zwingende Verbindung gebracht werden. Deshalb begnügt sich der Beschauer nicht damit, jene Gemälde einfach anzusehen, er bewundert und studiert sie. Sein Geist wird geweckt und wißbegierig. Jedes Detail ist bezeichnend. Indem die Geschichte durch die Allegorie Leben erhält, verhindert sie ihrerseits diese, unverständlich und phantastisch zu bleiben. Das ist die Methode eines Dante, eines Gaddi, eines Raffael. So entschädigt uns Seitz für den zügellosen Realismus, der nur zu oft in unserer Zeit die Kunst herabwürdigt und bei dem die Seele vollständig fehlt“.

In seiner Stellung als Galerie-Direktor erwuchsen dem Künstler recht schwierige Aufgaben, er mußte an die Arbeiten Michelangelo's in der Capella Sistina als Konservator herantreten, ohne zugleich Restaurator zu werden. Dank seiner großen kunsthistorischen Kenntnisse hat er die undankbare Aufgabe in pietätvoller Weise mit großem Taktgefühl durchgeführt und ungeteilte Anerkennung gefunden. Noch viele gefährdete und beschädigte Kunstwerke sind durch sein verständnisvolles Eingreifen vor dem gänzlichen Verfall gerettet worden. Beispielsweise die Appartamenti Borgia im Vatikan wären sicher dem Untergang geweiht gewesen, wenn nicht Seitz mit voller Energie und großer Begeisterung für die Erhaltung eingetreten wäre und dieselbe an Pinturichio durchgeführt hätte. So groß auch seine Verdienste um diese Räume sind, so wurde es doch versucht, dieselben unberechtigterweise zu schmälern, indem man seine mit großer künstlerischer Sorgfalt unternommene Arbeit als teilweise Nachbildung Pinturichio's bezeichnen wollte.

Ihren Höhepunkt hat die Seitz'sche Kunst in der Ausmalung der Marienkapelle von Loreto erreicht (vergl. die Uebersicht S. 160 und die Einzelheiten S. 156 und 157); hier hat der Meister in liebevoller Hingabe alles ins Feld geführt, was ihm eigen war; seine ganze Persönlichkeit, die ausgereifte Form seines reichen Wissens und Könnens, seine Gestaltungsgabe und sein religiöser Sinn charakterisieren dieses Lebenswerk als das Vollendetste, was der Künstler zu schaffen imstande war. Hier hatte er einmal Gelegenheit, sein aus deutschen und italienischen Vorbedingungen herausgewachsenes Künstler-Element zu verkörpern, denn er malte in Italien im Auftrage von Deutschen. Die deutschen Katholiken ließen die Wallfahrts-Kapelle von Loreto auf ihre Kosten von Prof. Seitz ausmalen, nachdem sich den Verhandlungen mit der Beurener Benediktiner-Kunstschule Hindernisse in den Weg gestellt hatten. Ludwig Seitz verstand es meisterhaft, im figürlichen, wie im architektonisch dekorativen Sinn, in der Zeichnung wie in der Farbe deutsches Gemüt und deutsche Poesie mit italienischem Feingefühl zu vereinigen, um beiden Nationen gerecht zu werden.

Der Sinn der dargestellten Bilder ist eine Weiterentwicklung alter Marienleben, der fünf Vorzüge Mariens. Trotzdem Seitz den Geist altitalienischer Kunst beibehält, entlehnt er nicht alte Motive, sondern bringt, namentlich in den Hintergründen seiner Szenenbilder, eine erstaunliche Fülle fast ganz moderner Architektur in peinlich genauer Zeichnung und perspektivischer Darstellung, jeder einzelnen Szene dadurch eine Raumwirkung gebend. Er schafft darin eine ganz neuerbaute Welt mit neuen Städten, neuen Häusern, farbenprächtigen Fluren belebt mit festlich gestimmten und geschmückten Menschen und Tieren. Seitz sagt ja selbst, er habe eingesehen, daß für alle diejenigen, welche sich der monumentalen Malerei widmen wollen, das Studium der Architektur und der Plastik nicht ausgeschlossen sein darf, und darum beschäftigte er sich immer in diesem Sinne weiter und ergriff jede Gelegenheit, Arbeiten auszuführen, welche in diesen Bereich gehören.

Das Ringen um das Ideal seiner Kunst charakterisiert folgende Stelle aus dem Briefe an L. Ritter von Kurz zu Thurn und Goldenstein vom 17. Dezember 1903 vortrefflich: „Die edle Kunst der Malerei, welche ich für die schwierigste halte, hat mir stets Kummer verschafft, besonders als es sich handelte, die Natur in jener Weise zu verwenden, wie es die Alten gekonnt und das Modernnaturalistische zu vermeiden.

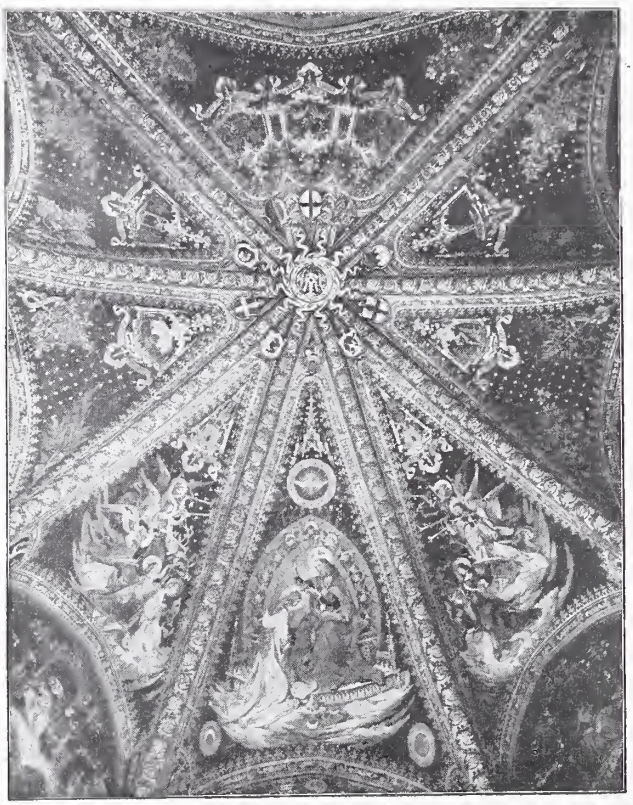
Etwa zwanzig Jahre habe ich bei der Lösung dieser Aufgabe verloren und ich betrachte jene ganze Periode als die unglücklichste meines ganzen Lebens. Nach langem und vielen Herumirren bin ich schließlich ins klare gekommen, daß bei jedem Naturstudium alles vom Großen ausgehend zu betrachten sei und dies stets mit vollbewußter Erkenntnis des betreffenden Naturgesetzes, um eine freie und für die Kunst geeignete Naturverwendung zu erzielen. Eine weitere Schwierigkeit stellte sich mit der Verschiedenheit der Aufträge ein, welche mir die Vorsehung zukommen ließ. In Deutschland mußte ich Deutscher sein, in Italien wollte man mich als Italiener haben. Hierzu kam noch die Verschiedenheit der Orte und Plätze, wo ich zu malen hatte, sowie die differierenden Ansichten der Auftraggeber und aller derjenigen, welche mitzureden hatten. Oft war ich in der Lage, gleichzeitig romanisch und byzantinisch zu malen, Renaissance oder Gotik nachzuahmen. Es wäre mir nicht schwierig geworden, täuschende Fälschungen hervorzubringen, jedoch wäre ich mir dabei vorgekommen wie ein Schauspieler, der bei jeder Aufführung Rolle und Kostüm wechselt. Ich habe es vorgezogen, mit einer möglichsten Erkenntnis von jener Schönheit, welche alle Perioden, alle Schulen und alle besten Werke der Vergangenheit verbindet. Doch die Gelegenheit, in unmittelbarer Nähe von verschiedenen alten schönen Werken zu arbeiten, beanspruchte spezielle Kenntnisse, die ich nach mancher üblen Erfahrung zu erlangen trachtete, sowie in der Formengebung wie in der Farbe. Vor allem aber habe ich die große Notwendigkeit eines Stiles eingesehen, und zwar eines solchen ganz im Sinne der alten Kunst.

Dieses Argument beschäftigte mich nun am meisten, weil ich in demselben nicht nur die typische Eigenschaft einer Formgebung erkenne, sondern auch das bindende Element unter den Künstlern, sowie zwischen Künstlern und Beschauern. So bin ich schließlich zur Ueberzeugung gekommen, daß in dieser Erkenntnis die erste Künstlerpflicht besteht und daß die Irrtümer unserer Zeit von der Unkenntnis und Unbeachtung des Stiles ganz besonders herstammen".

Gerade diese Erkenntnis des Meisters wäre geeignet, in den verschiedenen Kreisen der heutigen Künstler, mögen es Maler, Architekten, Bildhauer oder Kunstgewerbler sein, mehr Beachtung zu finden, um den Geist Seitz'scher Ideale weiterzupflanzen und fortzuentwickeln, denn man findet in unserer Zeit trotz der Aufklärungsarbeit der führenden Künstler der Gegenwart noch recht viel Stillosigkeit.

In diesem Sinne hatte ich Anfang Mai 1908 eine sehr wertvolle Unterredung mit Prof. Seitz in seinem römischen Atelier Via del Babuino, wo er mich an der Hand seiner Kartons und Entwürfe mit den hohen Prinzipien seiner Kunst vertraut machte und mich in das Wesen derselben einführte. Mit großem Interesse folgte ich seinen Ausführungen und war von seinem großen Verständnis für Architektur überrascht; er schien sich gern mit einem Architekten über die Architektur in der Monumentalmalerei zu unterhalten. Unermüdlich gab mir der Meister seine künstlerischen Absichten namentlich für Loreto und Padua kund, er wurde um so herzlicher und wärmer, als er in mir nicht nur einen willigen Zuhörer fand, sondern merkte, daß ich gleichen Zielen zustrebe und mit seiner Kunst sympathisiere. Seitz ließ auch erkennen, daß er seine Architekturkenntnisse noch lange nicht zum Abschluß gebracht habe und noch tüchtig an seiner Vollendung arbeite, doch hörte er gern verschiedene Urteile, besonders von Architekten über seine Bestrebungen.

Seine vielseitigen Kenntnisse waren allgemein bekannt, deshalb wurde Seitz in den verschiedensten Kunstfragen gern gehört, er korrespondierte mit hohen Persönlichkeiten über Kunst und Wissenschaft, u. a. auch mit dem Prinzen Johann Georg, Herzog von Sachsen.



Ausmalung der deutschen Marienkapelle im Dome von Loreto durch Professor Ludwig Seitz † in Rom.
Bemalung der Gewölbe. Photographie von Anderson in Rom.

Wenn auch die Architektur in seinen Bildern in der Marienkapelle von Loreto einen Architekten nicht in allen Teilen befriedigt, so ist doch sein bahnbrechendes Streben, nach seiner Art absolut Neues zu schaffen, in hohem Maße anzuerkennen. Man muß die Photographien eingehend bis in alle Einzelheiten betrachten, um die Harmonie der Komposition zu erkennen, um überhaupt in den Geist seines Meisterwerkes einzudringen und sein Können und Wollen recht zu erfassen.

Im Oktober 1908 ist die deutsche Kapelle von Loreto in feierlicher Weise geweiht und übergeben worden, dieser Tag sollte sich zu einem besonderen Ehrentag für den großen Künstler gestalten; einen Monat vorher raffte ihn der Tod dahin.

Leider konnte Seitz seinen letzten Auftrag, 3 Kapellen der S. Antonius-Kirche zu Padua mit Fresken zu schmücken, nur zur Hälfte vollenden.

Eine große aufregende Sorge für den Galeriedirektor Seitz war die seit längerer Zeit ins Auge gefaßte Uebertragung der Transfigurationen Raffaels, welche denn auch am 10. September 1908 ausgeführt wurde und als die letzte Tat des Meisters zu verzeichnen ist. Am selben Tage fuhr er zum Erholungsaufenthalt nach seiner Villa in Albano, litt die darauf folgende Nacht an Herzbeklemmung und Asthma-Anfällen, denen er am nächsten Morgen, dem 11. September erlag. Er wurde in seiner Familiengruft auf dem allgemeinen Friedhof in Rom beigesetzt.

Deutschland und Italien betrauern den zu früh Dahingeschiedenen und werden dem großen Meister den ihm gebührenden Platz in der Kunstgeschichte seiner Zeit einräumen und sein Andenken in Ehren bewahren. Sein Name lebt in seinen Werken fort! —

Inhalt: Der Elbe-Regulierungs-Vertrag zwischen Preußen und Hamburg. — Betrachtungen über Ludwig Seitz und seine Kunst. — Vereine. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Ausmalung der deutschen Marien-Kapelle im Dome von Loreto durch Prof. Ludwig Seitz † in Rom.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich i. V. Fritz Eiselen, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber, Berlin.

KLUB-HAUS DES BONNER EIS-KLUBS. * * HAUPTANSICHT. * ARCHITEKT: RUDOLPH ZAHN IN BERLIN. * * DEUTSCHE * * BAUZEITUNG * * XLIII. JAHRGANG 1909 * * * NO. 25. * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

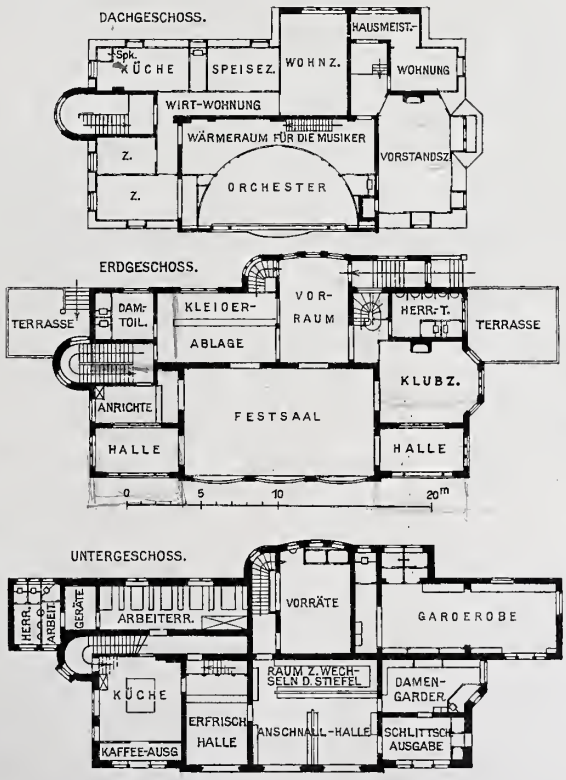
XLIII. JAHRGANG. Nº 25. BERLIN, DEN 27. MAERZ 1909.

Klubhaus des Bonner Eis-Klubs.

Architekt: Rudolph Zahn in Berlin. Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 165.

Der Auftrag zur Ausführung des Klubhauses des Bonner Eisklubs ist aus einem allgemeinen Wettbewerb hervorgegangen, der im Jahre 1906 zur Ausschreibung gelangte. Die vielseitigen Anforderungen, die an das Gebäude aus gesellschaftlichen Gründen sowie aus Gründen der Wirtschaftlichkeit gestellt wurden, machten die Entwurfs-Arbeiten zu eigenartigen und anziehenden. Das Haus, welches an einer Anhöhe liegt, dient im Sommer dem Tennis-Spiel, im Winter dem Eissport. Daneben sind seine Säle und Gesellschaftszimmer besonderen festlichen Veranstaltungen gewidmet. Um dem Unternehmen eine gute wirtschaftliche Basis zu geben, wurde zugleich ein Restaurationsbetrieb eingeführt. Diesen vielseitigen Zwecken hatte die Gruppierung der auf 3 Geschosse verteilten Räume zu entsprechen.

Das Untergeschoß enthält zunächst die Räume für die sommerliche und die winterliche Sportübung, soweit nötig getrennt für die Geschlechter. An sie schließt sich eine Erfrischungshalle an, die mit der Küche in Verbindung steht. Ein Arbeiterraum, Vorräte- und Geräte-Räume sowie Toiletten vervollständigen die Räume des Untergeschosses. Die Sporträume gehen mit weiten Oeffnungen hinaus auf das Sport-Gelände. Den Mittelpunkt des hohen Erdgeschosses bildet ein Festsaal, dem nach rückwärts ein geräumiger Vorraum mit Kleider-Ablage vorgelagert ist, während sich zur Linken eine Halle sowie eine Anrichte mit Nebentreppe und, in Verbindung mit der Kleider-Ablage, eine Damentoilette anschließen. Auch auf der rechten Seite des Saales liegt in symmetrischer Anordnung eine Halle, hinter ihr ein mit besonderer Sorgfalt ausgestattetes Herrenzimmer (S. 165) mit angeschlossener Terrasse. Unmittelbar am Eingang liegen die Herren-Toiletten. Die Mitte des Dachgeschosses wird durch die gegen den Sportplatz geöffnete Orchester-Nische eingenommen, an welche sich Gelasse für die Musiker anreihen. Zur Rechten liegt ein Vorstandszimmer, hinter ihm die Hausmeisterwohnung, zur Linken die aus vier Zimmern und der Küche bestehende Wohnung des Wirtes.



Das Aeußere besteht im Untergeschoß aus Tuffstein, aus dem auch die Architekturteile des Haupt-Geschosses gebildet sind. Die Flächen dieses Geschosses sind körnig geputzt. Das Dachgeschoß ist mit Schiefer verkleidet, ein Aufbau auf ihm mit Kupfer gedeckt.

Das Seite 165 dargestellte Herrenzimmer hat eine Eichenholz-Vertäfelung mit Einleg-Arbeiten erhalten, in welche sich der aus Eisen gebildete und gescheuerte Kamin eingliedert. Die Wände tragen Stoffbespannung. —

Die Hilfsbrücke beim Bau der Augustus-Brücke in Dresden.*)

Von Ober-Baurat Stadtbaurat H. Klette † in Dresden.

Nach dem Berichte, den ich vor 6 Jahren in dieser Zeitung erstattete (Jahrgang 1903 S. 53), war zur Aufrechterhaltung des Verkehres während des Abbruches der alten Augustusbrücke und der Errichtung des Ersatzbaues eine Verbindung der Alt- und Neustadt vorgesehen durch Hilfsbrücken, welche oberhalb der alten Steinbrücke hergestellt werden sollten. Es bestand die Absicht, die alte Brücke in zwei Teilen abzubrechen — zuerst die auf Neustädter Seite liegende Hälfte und, so-

*) Anmerkung der Redaktion. Diese Veröffentlichung war schon im Vorjahre von Hrn. Ob.-Brt. Klette in Aussicht genommen. Die beigegebenen Zeichnungen stammen bereits aus jener Zeit. Die Arbeit ist dann aber erst kurz vor seinem Tode vom Verfasser beendet worden und uns nach demselben zugegangen. —

bald für diese Ersatz geschaffen war durch den Neubau, die andere Hälfte auf Altstädter Seite folgen zu lassen. Es war so die Möglichkeit geschaffen, unter Mitbenutzung zunächst der halben alten und später der halben neuen Brücke die Länge der Hilfsbrücke auf die Hälfte zu beschränken und das Trägerwerk derselben erst auf der einen und dann auf der anderen Seite zu verwenden. Dies würde unschwer durchzuführen gewesen sein, da anfangs die Absicht bestand, während des Baues nur Vorsorge zu treffen für die Aufrechterhaltung des Fußgänger-Verkehres. Die Pause, welche bei Versetzung der Hilfsbrücke vom rechten nach dem linken Ufer notwendigerweise für den Brückenbau selbst eintreten mußte, fiel hierbei nicht schwer ins Gewicht, zumal wenn sich erreichen ließ, daß sie in die Zeit zu liegen kam, in welcher die Maurerarbeiten ohnedies durch die Witterungsverhältnisse einzuschränken waren. Auch als man später in Erwägung zog, neben dem Fußgängerverkehr den Straßenbahnverkehr während der ersten Bauperiode zuzulassen und nur den übrigen Wagenverkehr von der Hilfsbrücke auszuschließen, wurden die Verhältnisse nicht viel geändert; es war dann immer noch die Zweiteilung vorteilhaft, zumal wenn der zweite Bau der Hilfsbrücke nur für den Fußgängerverkehr vorgesehen blieb. Der Straßenbahnverkehr konnte alsdann durch Umsteigen noch immer, wenn auch unvollkommen, aufrecht erhalten werden. Allein mehr und mehr drang die Meinung durch, daß so oder so Wandel und Verkehr eine kaum erträgliche Beeinträchtigung erfahren müßten und unheilvollen Verschiebungen im Geschäftsbetrieb nur vorgebeugt werden könne durch Erhaltung der bestehenden Verhältnisse, d. h. daß während des Baues der Verkehr in vollem Umfang für Fußgänger, Straßenbahnen und anderes Personenfuhrwerk aufrecht erhalten werde. Demgemäß wurde denn auch nach langen Erörterungen beschlossen.

Nunmehr war es auch geboten, von der Ausführung der Hilfsbrücke in zwei Abschnitten Abstand zu nehmen, denn zweifellos erforderten der Abbruch der gekürzten Brücke auf der rechten Stromseite und ihre Wiederaufrichtung auf der linken so viel Zeit und waren mit so viel Umständen verknüpft, daß der erstrebte Zweck tunlichster Erhaltung der bestehenden Verhältnisse nur teilweise erreicht worden wäre. Man entschied sich daher für den Bau einer das ganze Stromgebiet überschreitenden Brücke und legte sie nunmehr, da sie auf wesentlich längere Zeit unverändert stehen bleiben sollte, unterhalb der alten Brücke in deren Schutz an, zumal nur so auf Altstädter Seite der Anschluß der Gleise gut und zwanglos zu gewinnen war.

Der Bau der Brücke erforderte Zeit; viel Zeit war bereits verloren gegangen bis zum endgültigen Abschluß der Vorerörterungen und der schließlichen Entscheidung. Um diesem Verluste wieder beizukommen und rascher zum Bauanfang für den endgültigen Bau zu gelangen, entschloß man sich, auf Neustädter Seite mit dem Hilfsbrückenbau unverzüglich zu beginnen und unbeschadet des weiteren Fortganges diesen Teil unabhängig vom Ganzen zu behandeln. Es wurde daher zuerst hier ein Stück der Hilfsbrücke von rd. 110 m Länge fertiggestellt und an beiden Enden mit dem alten Bau in Verbindung gebracht. Das von diesem solcherart außer Betrieb gesetzte Stück konnte alsbald abgebrochen und der Neubau auf dieser Stelle vorbereitet werden. (Vergl. den Lageplan in Abbildung 1.)

Für die Konstruktion und die Abmessungen der Hilfs-Brücke waren folgende Gesichtspunkte maßgebend: Die Pfeiler mußten so gestellt werden, daß sie sowohl durch die Pfeiler der alten Brücke, als tunlichst auch durch die der neuen wirksamen Schutz erhielten gegen die Angriffe von Hochwasser und Eisgang. Die Oeffnungen mußten so bemessen und so angelegt werden, daß die Schiffahrt bei allen Bauzuständen ungestört betrieben werden konnte; die Herstellung mußte so erfolgen, daß auch jede zeitweise Sperrung vermieden wurde; endlich war die spätere Wiederverwendung der Brücke als endgültige Elbbrücke an anderer Stelle ins Auge zu fassen.

Der Strom liegt an der Baustelle unter normalen Verhältnissen mehr links, das rechte Ufer bietet Vorland, das nur bei höheren Wasserständen überflutet wird. Dann allerdings bietet es auch den kürzeren Talweg und schwimmende, auf dem Wasser treibende Gegenstände werden zumeist diesen kürzeren Weg geführt. Die Schiffahrt liegt in der 3. und 4. Oeffnung der alten Brücke; hinter die Außenpfeiler dieser Oeffnungen waren naturgemäß Joche der Hilfsbrücke zu legen, und zwar die Joche für die Hauptöffnung (Abbildung 1). Die Entfernung der Jochmitten voneinander wurde mit 59,6 m bemessen und mit einem Träger von 57,6 m der lichte Abstand beider Joche überspannt; ein Träger von 48 m Länge reichte aus, die Oeffnung bis zum linken Ufer zu überbrücken, und mit einem gleich langen Träger gelangte man nach rechts bis hinter Pfeiler 6 der alten Brücke. An die so geschaffenen drei Hauptöffnungen schlossen sich dann nach rechts bei Errichtung von Jochen je hinter den Pfeilern 6, 7, 8, 9 und 10 vier Oeffnungen von je 24 m Stützweite an und an diese endlich zur Gewinnung des Anschlusses an das rechte Ufer weitere 12 Oeffnungen, von denen eine 3 m, zwei je 7 m, die übrigen aber je 9,80 m überspannen (vergl. die Abbildungen 1—3).

Für die Schiffahrt war eine lichte Höhe von 8,3 m über Nullwasser freizuhalten, das sind rund 1,9 m mehr als das seither beobachtete höchste Hochwasser vom Jahre 1845. Bei dem natürlichen Bestreben, die unterstützenden Holzjoche so niedrig als möglich zu erhalten, ergab es sich hieraus von selbst, daß die Fahrbahn in den Haupt-Oeffnungen zwischen der Tragkonstruktion und nur in den Nebenöffnungen unterhalb derselben angeordnet wurde.

Die Joche, auf welchen das Tragwerk ruht, sind sämtlich in Holz konstruiert und bestehen für die Haupt-Oeffnungen aus Böcken, welche auf je 2 in die Stromsohle getriebenen Pfahlbündeln von je 20 Pfählen stehen, für die 24 m-Oeffnungen aus je 2 Pfahlbündeln von je 9 Pfählen, die den Druck unmittelbar auf den Baugrund übertragen. Durch Streben sind die Pfahlbündel untereinander je zu einem auch gegen seitliche Kräfte widerstandsfähigen Ganzen verbunden. Die 12 Oeffnungen von geringerer Weite auf dem Vorlande des rechten Ufers bestehen aus Sprengwerken, die unten durch wagrechte Zangen zu einer Art Fachwerk verbunden sind und ruhen auf einfachen Pfahlreihen von je 9 durch Diagonalstreben verbundenen Pfählen. Die Sprengwerk-Brücke war derjenige Teil, mit dem zunächst 5 Pfeiler und 6 Bögen auf Neustädter Seite außer Betrieb gesetzt werden konnten — sie war, solange sie nicht mit den übrigen Teilen der Hilfsbrücke verbunden war, mittels vier weiteren Oeffnungen auf die alte Brücke zurückgeführt.

Die Tragkonstruktion der 3 Haupt- und der 4 großen Nebenöffnungen bilden Fachwerkträger mit parallelen Gurtungen. Sie bieten die Unterstützung für eine mit zwei Straßenbahngleisen belegte Fahrbahn von 5,15 m und für zwei Gangbahnen von je 2,2 m Breite und weisen damit dieselben Abmessungen auf, wie die gleichen Anlagen auf der Sprengwerk-Brücke. Sie tragen aber gleichzeitig auf der dem Neubau zugekehrten Seite einen Werksteg, der allein Bauzwecken zu dienen bestimmt ist — vermögen daher bei späterer Verwendung für eine feste Brücke eine um rund 2,2 m breitere Fahrbahn, also eine solche von 7,35 m aufzunehmen. Ueber die Einzelheiten der Konstruktion geben die Abbildungen 2, 4 und 5 näheren Aufschluß.

Für die Berechnung wurden Belastungen durch zweiachsige Motorwagen von 12,4 t mit je 20 qm Winddruck-Fläche, außerdem für die Hauptträger gleichmäßig verteilte Last von 500 kg und für die Gangbahnen von 700 kg zugrunde gelegt, außerdem Winddruck zu 150 kg/qm angenommen. Als höchste Beanspruchung für das Eisen der Konstruktionsteile wurden 1000 kg, für die Niete 500 kg zugelassen; bei der Holzkonstruktion wurde mit fünffacher Sicherheit für den Zweidrittel-Querschnitt gerechnet.

Die Montage der 24 m und 48 m Oeffnungen erfolgte in der üblichen Weise auf festen Untergerüsten, für die große Oeffnung von 57,6 m war jeder Unterbau, da der Schiffahrtsweg offengehalten werden mußte, ausgeschlossen. Es wurde daher die Ueberbrückung dieser Oeffnung nach der Bauweise der Auslegerbrücken bewirkt. Zu dem Zwecke wurden die Baugerüste für die beiden rechts und links anschließenden 48 m langen Brückenträger mit wagrechten Arbeitsboden versehen und auf diesen wurde je eine Hälfte des Tragwerkes der Mittelöffnung auf kleinen, auf Gleisen laufenden Wagen montiert und in fester Verbindung damit je ein Teil der anschließenden Seitenöffnung in derselben Weise. Beide Brückenteile wurden sodann gegen die Mitte der Hauptöffnung vorgeschoben und gleichzeitig an ihren rückwärtigen Enden durch Ansetzen weiterer Teile der 48 m Oeffnungen verlängert, sodaß stets ein ausreichendes Uebergewicht auf dem Gleiswagen bezw. den Gerüsten der Seitenöffnungen verblieb. In dieser Weise wurde fortgefahren, bis schließlich die Seitenträger senkrecht über ihre endgültigen Stützpunkte gelangten und je über die 48 m langen Träger hinaus freitragend ein halber Träger der 57,6 m Oeffnung hinausragte. Nach der Vereinigung dieser Hälften zu einem ganzen Träger wurden diese endgültig gelagert, die Verbindungen mit den Nebenträgern gelöst und auch diese letzteren in ihre endgültige Stellung gebracht. Dabei war das landseitige Ende des linken Trägers um rd. 1,5 m mittels hydraulischer Böcke abzusenken. Der Zusammenschluß ging ebenso wie das Ablassen auf die Widerlager anstandslos und ohne jede Störung vor sich. Ebenso günstig erwies sich die durch Aufbringen von Kies bewerkstelligte Belastungsprobe: fast durchgehends wurde die berechnete Durchbiegung nicht erreicht, die bleibende Durchbiegung ergab sich je im Mittel

bei den 24m Trägern zu 2mm, bei den 48m Trägern zu 3mm und bei der 57,6m Oeffnung zu 10mm.

Auch die Erschütterungen, die durch den Verkehr herbeigeführt wurden, waren unerhebliche, aber immerhin wahrnehmbare. Es wurde bemerkt, daß sie am auffälligsten wurden durch den Trott der die Brücke passierenden Pferde. Obwohl völlig unbedenklich, wurden sie doch als lästig empfunden, und dies gab Veranlassung zur Anbringung von Köpcke'schen Brükkenbremsen, wie solche in No. 50 der „Deutschen Bauzeitung" vom Jahre 1895 veröffentlicht worden sind. Sie wurden an den überstehenden Knotenblechen der Hauptträgerenden, welche zur Verkuppelung der Träger bei der Montage benutzt worden waren, angebracht und zeitigten den erwarteten Erfolg, daß seitdem die Schwankungen auf nahezu die Hälfte abgemindert sind und nicht mehr in lästiger Weise bemerkt werden.

Fahr- und Gangbahnen bestehen aus Holz — Pfosten-Belag aus amerikanischem Ahorn bildet die Decke und hat sich ausgezeichnet bewährt — und ebenso bestehen die tragenden Teile des Unterbaues aus Holz; es waren daher auch Vorsichtsmaßregeln gegen Feuersgefahr zu treffen. Zu dem Schutz gegen Beschädigung durch Blitzschläge wurden Blitzableiter angebracht und zwar wurden die Schienen der elektrischen Bahn durch Kupferdraht je mit den Endquerträgern der einzelnen Eisen-Brücken in Verbindung gebracht, die Endquerträger wieder unter sich verbunden und von diesen aus der Erdanschluß durch ein in das Wasser reichendes Kupferseil gewonnen. Gegen sonstige Brandschäden wurde außerdem die Unterseite der hölzernen Fahrbahntafel über der Fahrrinne für die Bergfahrt durch einen feuerfesten Anstrich mit Drubol gesichert und damit Schutz gewonnen gegen Funkenflug aus den Schornsteinen der Dampfer; gegen kleine Brandherde auf der Brückenbahn dienen Sandbehälter von je 0,5 cbm Inhalt mit Handschaufeln sowie 3 Hydranten (2 auf dem rechten, 1 auf dem linken Ufer) mit Schlauchleitungen, so lang, daß die ganze Brücke durch sie beherrscht wird; jedes Joch ist durch Leitern besteigbar gemacht, am Ufer liegt ein Kahn in steter Bereitschaft, die Brücken-Einnehmerstellen sind in telephonische Verbindung mit der Feuerwehr gebracht und schließlich sind die Aufsichtsposten mit bezüglichen Anweisungen versehen.

Gegen Hochwasser und Eisgang sind die Joche mit Eisbrechern bewehrt und gegen Anprall der Schiffe schützen unabhängig von den Jochbauten errichtete Streichwände und den ersten Stoß aufnehmende Duc d'alben.

All' diese Schutzmaßregeln haben bisher gute Dienste geleistet und sich bewährt. Trotzdem hat die Hochflut vom 7. und 8. Febr., verbunden mit äußerst schwerem Eisgang, die Hilfsbrücke nicht unerheblich beschädigt und ist Anlaß geworden, daß sie auf einige Zeit dem Verkehr entzogen werden mußte. Nach starkem Schneefall auf hartgefrorenem Boden setzte plötzlich Tauwetter und ergiebiger Regen ein. Alles Wasser floß den natürlichen Gerinnen zu und in wenigen Tagen hob sich der Wasserstand der Elbe von — 1,5 m auf + 4 m, also um 5,5 m. Die aus festem Eis bestehende Decke wurde gehoben und zertrümmert und durch 36 Stunden hindurch war die Brücke dem Ansturm der ungeheuren Eismassen ausgesetzt. Das Eis war scharf und zeigte Stärken bis zu 70 cm. Von den Pfeilern der alten Brücke war nur noch ein Stumpf vor dem Joch auf Altstädter Seite stehen gelassen worden, die neuen Pfeiler vor den übrigen Jochen waren zwar versenkt, allein die Aufmauerung fehlte und konnte bei der dem Eisgang vorangehenden Frostzeit nicht so hoch gebracht werden, daß damit ein wirksamer Schutz gewonnen wurde. Es bestand die Gefahr, daß die Holzjoche und damit die Brücke zum Einsturz gebracht würden. Allein die Brücke hat Stand gehalten dank der sorgfältigen Ausführung und der getroffenen Schutzmaßregeln. Nur die Sprengwerk-Brücke auf Neustädter Seite erlitt arge Beschädigungen, als mit dem Ansteigen des

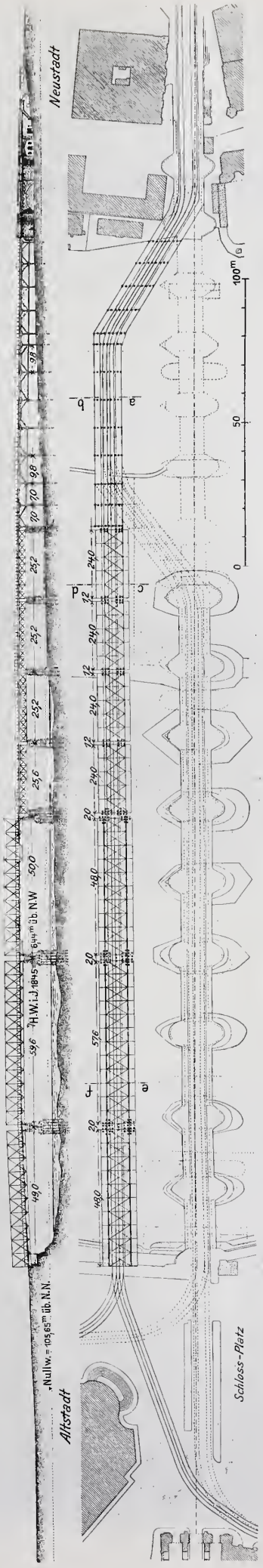


Abbildung 1. Lage- und Uebersichtsplan der Hilfsbrücke für die Augustus-Brücke zu Dresden.

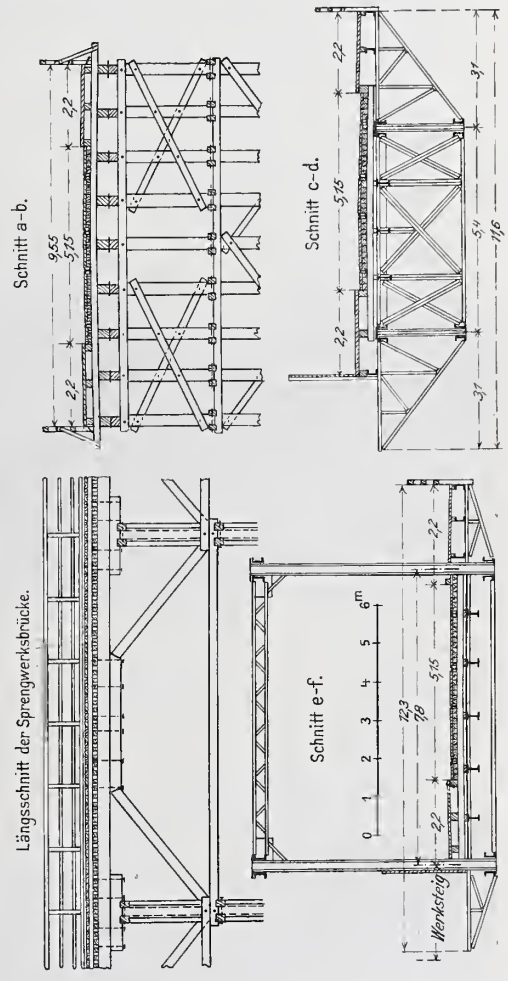
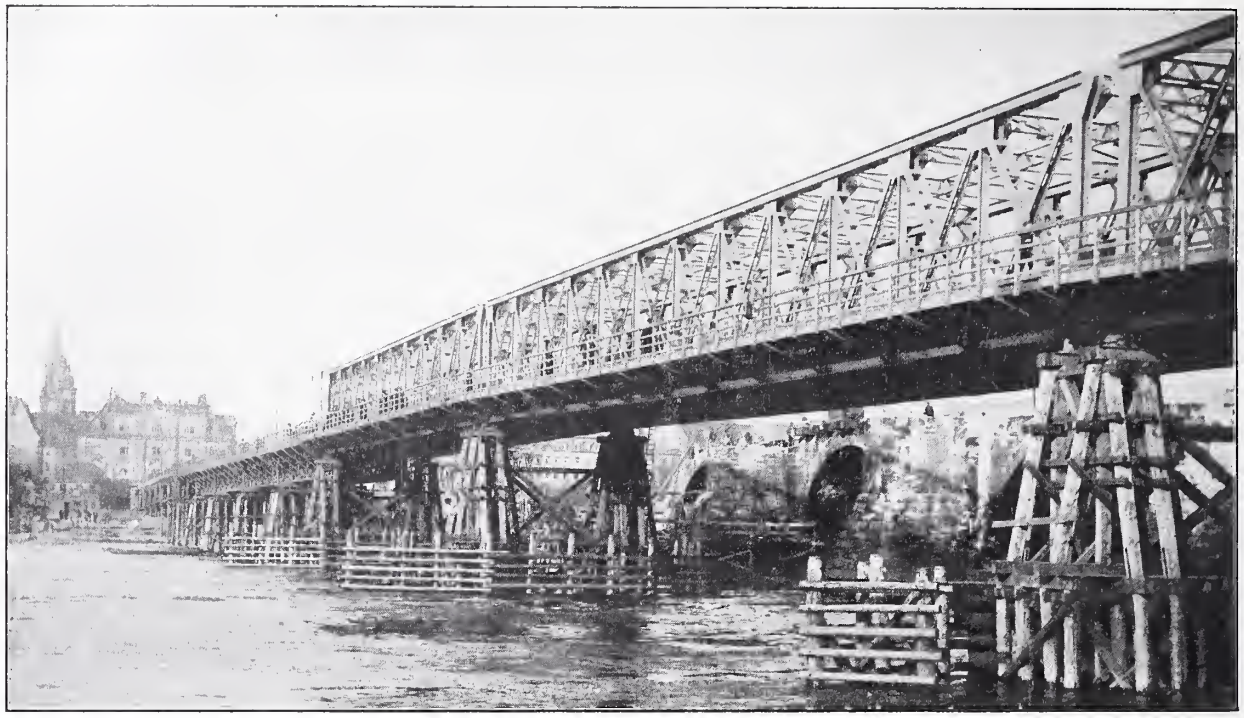


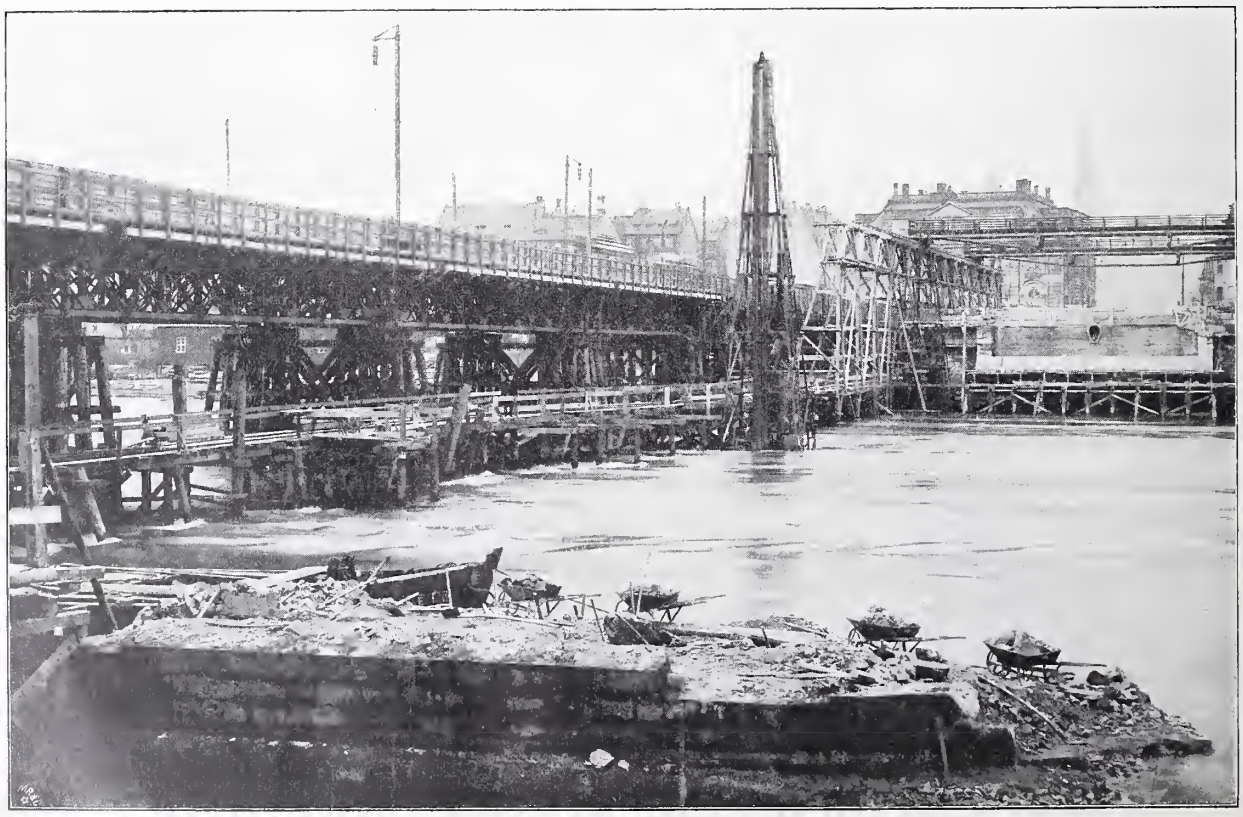
Abbildung 2. Einzelheiten der Konstruktion der Hilfsbrücke.

Wassers das Eis, den kürzeren Talweg suchend, nach dieser Seite gedrängt wurde.

Von Interesse dürften die Maßnahmen sein, die unmittelbar vor dem in Aussicht stehenden Eisgang zum Schutz der Brücke getroffen worden sind. Zunächst wurden die Laufbrücken, welche die Werkplätze am Ufer mit denen im Strome verbanden, zum Abbruch gebracht, und das Material geborgen — sodann wurde das Versetzgerüst des neuen Brückenteiles, auf welchem 2 schwere Versetzkrane von 20 m Spannweite liefen, soweit möglich, beseitigt, die Krane über die Pfeiler gebracht und hier neu gestützt, sodaß sie stehen blieben, auch wenn die nicht abgebrochenen Teile des Gerüstes, auf denen sie standen, abgehen sollten. Diese Maßregel erwies sich als wirksam für den einen Kran, als der stromaufwärts gerichtete Gerüstteil der Zerstörung anheimfiel. Auf dem zuletzt abgesenkten neuen Brückenpfeiler vor dem rechten Joch der Hauptöffnung wurde der Betonkern durch ununterbrochene Arbeit bei Tag und bei Nacht erhöht, bis das Wachsen der Flut

Abbildung 3. Ansicht der fertigen Hilfsbrücke vom Unterstrom gesehen, 27. März 1908. (Alte Brücke im Abbruch.)

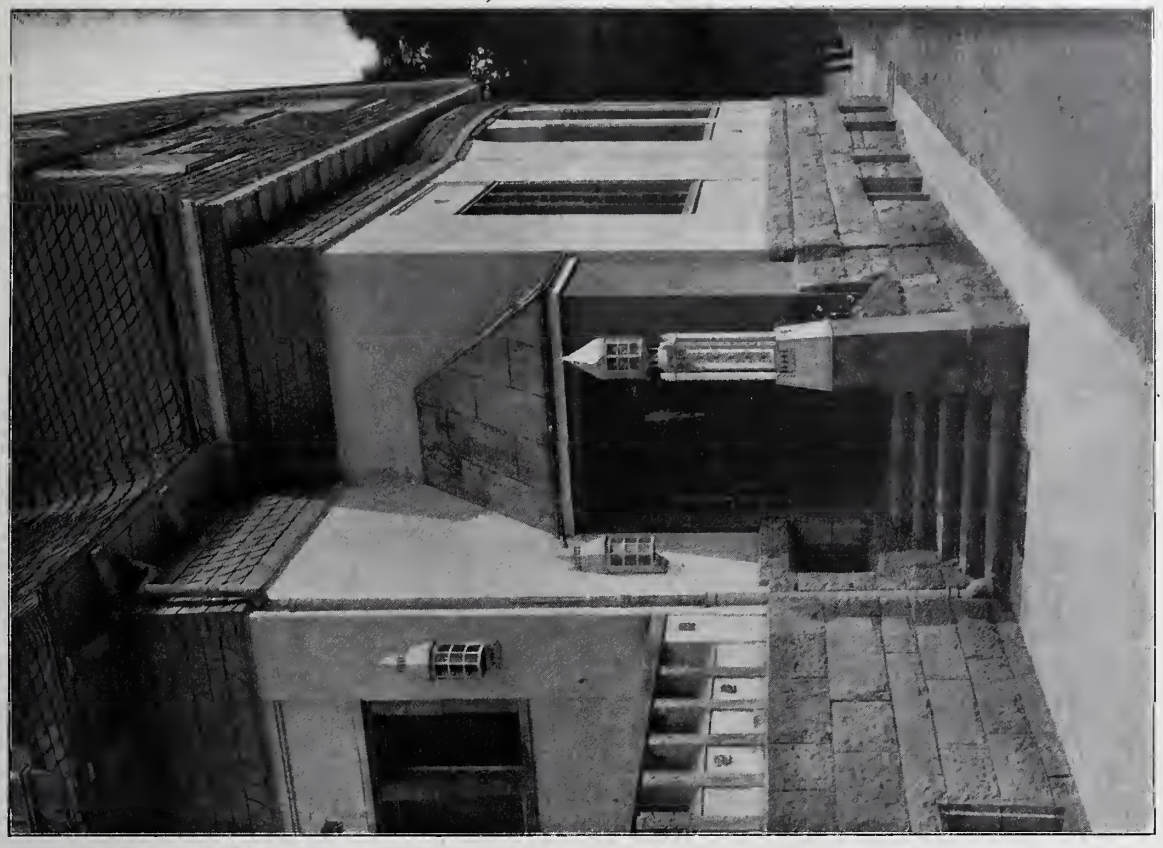




Abbildungen 4 und 5. Seitenansichten der eigentlichen Strombrücke mit den eisernen Ueberbauten. (Aufnahmen April 1908.)

dem Vorhaben ein Ende setzte. Die Maßregel wirkte gut, obgleich der frische Beton in seinen oberen Schichten verloren ging. Endlich wurde durch Lösen der Schienen-Verbindungen und der Köpcke'schen Brückenbremsen die Brücke in einzelne selbständige Teile aufgelöst, damit, wenn der eine Teil zum Einsturz kommen sollte, der andere nicht mit herabgerissen wurde. Diese Maßregel hat sich glücklicherweise als überflüssig erwiesen.

Es ist nun nicht ausgeschlossen, daß die Brücke bei den bestehenden Witterungsverhältnissen noch einmal in ähnlicher Weise gefährdet wird. Es sind daher alle Schäden zunächst ausgebessert worden, die schwachen Teile verstärkt und neu bewehrt worden. Die Betonkerne auf den Pfeilern der neuen Brücke sind in gehöriger Stärke bis auf 4 m Höhe über Null, d. h. dieselbe Höhe, die der letzte Pfeiler der alten Brücke aufweist, gebracht worden. Die zerstörten und geschwächten Pfahlreihen der Sprengwerkbrücke sind erneuert und verstärkt worden und sind ebenso wie die Joche der eisernen Brücke, soweit nötig, mit neuen Eisbrechern versehen und durch Eisen armiert worden. —



Ansicht des Haupteinganges.

Ansicht der Kaminwand und eines Teiles des Erkers aus dem Herrenzimmer.

Klubhaus des Bonner Eisklubs. Architekt: Rudolph Zahn in Berlin.

Der Begriff und die Verwendung massiver, feuerfester, feuersicherer, unverbrennlicher und glutsicherer Konstruktionen.

In Anlehnung an Berliner Verhältnisse bearbeitet von kgl. Bauinsp. Victor Wendt in Berlin.

Mit der Einführung und Anwendung neuer Materialien und Konstruktionsmethoden im Baugewerbe ist die Beurteilung darauf hin, welcher der in der Ueberschrift genannten Gruppen sie zuzuzählen sind, von einschneidender Wichtigkeit, da sowohl die Berliner Baupolizeiordnung, wie die Bestimmungen über Warenhäuser und feuergefährliche Betriebe in vielen Fällen genau vorschreiben, welche Konstruktionsarten zu verwenden sind. Die Bestimmungen über Theater und Versammlungsräume vom Jahre 1889 sind hier nicht in Betracht gezogen, da ihre Neubearbeitung in allernächster Zeit beendigt sein wird; es erscheint daher zwecklos, auf die alten Bestimmungen einzugehen. Suchen wir im Folgenden die Begriffe „Massiv", „Feuerfest", „Feuersicher", „Unverbrennlich" und „Glutsicher" genau zu erklären und festzulegen unter Angabe der hauptsächlichsten Konstruktionen, welche unter die einzelnen Begriffe fallen. Im Anschluß an diese Definition wird dann kurz anzugeben sein, in welchen Fällen die betreffende Konstruktionsart vorgeschrieben ist.

1. Der Begriff „Massiv".

Es ist unbestritten, daß eine 25 cm starke Ziegelmauer als massiv im Sinne der Baupolizeiordnung anzusehen ist. Leiten wir von diesem Beispiel eine Definition für „Massiv" ab:

„Als massiv sind alle Konstruktionen anzusehen, welche, ohne selber zu brennen, im Feuer ihre Form nicht und ihre Haltbarkeit nur ganz unwesentlich einbüßen und welche allen Witterungs- und mechanischen Einflüssen einen erheblichen Widerstand entgegen setzen".

Bei Bemessung des Grades dieses Widerstandes ist zum Vergleich die Widerstandsfähigkeit einer 25 cm starken Ziegelmauer, beziehungsweise, wenn es sich um Decken handelt, diejenige eines 25 cm starken Ziegelgewölbes auf Bögen oder Mauern, dessen Seitenschub ordnungsmäßig aufgehoben ist, anzunehmen. Treppen können nur als massiv gelten, wenn sie auf Gewölben der vorbeschriebenen Art und auf kräftigen Pfeilern ruhen. Gleichwertig mit den Ziegel-Konstruktionen sind Wände und Gewölbe aus guten Kalksandsteinen oder in Beton gestampfte Wände und Decken bei Verwendung einer nicht zu mageren Mischung, sofern dieselben Stärken — 25 cm — vorherrschen. Werden beim Stampfbeton in den Wänden und Decken Eiseneinlagen verwendet, die ganz in Beton eingebettet sind, so geschieht dem Begriff des „Massiven" kein Abbruch, wenn die Stärken etwas geringer, etwa 15—20 cm angenommen werden, denn die Eiseneinlage bewirkt, daß diese Konstruktionen trotz der geringeren Stärke ebenso widerstandsfähig gegen äußere Angriffe sind, wie Ziegelkonstruktionen von 25 cm Stärke. Der Widerstand gegen Feuer ist sogar, wie die neuesten Erfahrungen beim Brande von San Francisco gelehrt haben, ein bedeutend höherer. Mauern aus natürlichen Steinen — Bruchsteinen usw. — erfordern schon aus praktischen Gründen eine größere Stärke, etwa 30 cm und mehr, und sind von 30 cm Stärke ab als massiv anzusehen, wobei allerdings nicht zu verkennen ist, daß Bruchsteinmauern, je nach der Beschaffenheit des verwendeten Materiales ganz verschiedenen Widerstand im Feuer zeigen. Pfeiler und Säulen aus Granit können, sofern die Querschnitts-Abmessungen nicht bedeutende sind, nicht als massiv angesehen werden, da das Verhalten des Granits im Feuer ein sehr unsicheres ist. Pfeiler aus Ziegelsteinen in Zementmörtel gemauert, können von 38 zu 38 cm Querschnitt ab als massiv bezeichnet werden, dem entsprechend auch Pfeiler aus Kalksandsteinen oder Stampfbeton. Pfeiler aus Eisenbeton sind schon bei 25 : 25 cm Querschnitt als massive Konstruktionen zu behandeln.

Gehen wir nun dazu über zu untersuchen, in welchen Fällen Massiv-Konstruktionen vorgesehen sind:

Die Berliner Baupolizeiordnung fordert im § 7 Abs. 1, daß sämtliche Umfassungs- und deckentragende Wände, ebenso alle Vorbauten massiv herzustellen sind. Es ist demnach ohne weiteres zulässig in Rücksicht auf die oben gegebene Definition, z. B. Pfeiler zwischen Schaufenstern in Eisenbeton herzustellen. Als Ersatz für Brandmauern Eisenbeton von etwa nur 15 cm Stärke anwenden zu wollen, ist dagegen nicht zulässig, da im § 7 Abs. 3 die Brandmauerstärke ausdrücklich auf 25 cm angegeben ist. Im § 11 Abs. 5 c werden zur Abtrennung heizbarer Räume in Speichern massive Wände gefordert. Nach § 16 Abs. 3 müssen notwendige innere Treppen von massiven Wänden umschlossen werden. Schornsteine sind nach § 20 Abs. 1 u. 4 massiv herzustellen und dürfen nur in massiven Wänden gezogen werden. Schornsteinwangen sind nach § 20 Abs. 5 bereits bei einer Stärke von 12 cm als massiv anzusehen. Diese Ausnahme ist darin begründet, daß die 12 cm starken Wandteile nur kurze Breitenabmessungen erhalten und durch den Verband mit dem übrigen Mauerkörper die erforderliche Widerstandsfähigkeit auch bei geringerer Stärke als 25 cm besitzen. Im § 18 sind zwar auch die unter Feuerherden anzuordnenden nur 5 cm starken Schichten als Massivschichten bezeichnet. Diese Schichten sind richtiger als feuerfeste Konstruktionen anzusehen. Der Ausdruck Massivschicht ist nur deshalb gewählt worden, weil zur Zeit der Abfassung der Bauordnung im Jahre 1897 der Begriff „Feuerfest" noch nicht allgemeine Verbreitung gefunden hatte. — In den Sonderanforderungen an Waren- und an solche anderen Geschäftshäuser, in welchen größere Mengen brennbarer Stoffe feilgehalten werden, werden im Absatz 2 massive Brandmauern zur Zerlegung der Kellerräume in Abteilungen gefordert.

2. Der Begriff „Feuerfest".

Als feuerfest sind alle Konstruktionsteile anzusehen, welche, ohne selber zu brennen, im Feuer ihre Form nicht und ihre Haltbarkeit nur ganz unwesentlich einbüßen, deren Widerstand gegen mechanische Einflüsse aber ein geringerer ist, als bei Massiv-Konstruktionen. Als feuerfest sind demnach nachstehende Wandkonstruktionen zu bezeichnen: 1/2 Stein starke Ziegel- oder Kalksandstein-Wände; Prüß'sche und ähnliche in Zementmörtel mit Eiseneinlage aus Ziegeln aufgemauerte Wände; alle Wände aus Beton mit Eiseneinlage bei geringerer Stärke als 15 cm; Streckmetallwände; fugenlose Wände aus Beton ohne Eisen-Einlage von geringerer Stärke als 25 cm; Decken aus unverbrennlichen Baustoffen, deren Eisenteile allseitig glutsicher ummantelt sind; preußische 1/2 Stein starke Kappen mit glutsicherer Ummantelung auch der Träger-Unterflanschen; alle Decken aus Ziegeln oder Hohlsteinen mit oder ohne Eiseneinlagen, in Zementmörtel gemauert, wie Kleinesche Decken usw.; sämtliche Eisenbeton-Konstruktionen von geringeren Stärken als 15 cm, wie Koenen'sche Voutenplatten, Monierdecken, Hennebique-Konstruktionen, sobald alles Eisenwerk glutsicher ummantelt ist; Treppen aus Eisenbeton oder Kunstsandstein; Stützen aus Eisen mit glutsicherer, mindestens 5 cm starker Ummantelung mit Drahteinlage und Zementmörtel-Zusatz.

Wie bereits ausgeführt, ist in der Berliner Bau-Polizei-Ordnung der Begriff „Feuerfest" nicht angewandt. Dagegen machen die Sonder-Anforderungen für Warenhäuser und andere Geschäftshäuser einen ausgiebigen Gebrauch davon. Auch sind in Anmerkung 1 zu diesen Sonder-Anforderungen einige Konstruktionen aufgeführt, welche als feuerfest zu gelten haben. Nach Absatz 1 der Sonder-Anforderungen ist der Keller vom Erdgeschoß feuerfest abzutrennen. Der Keller ist durch mindestens feuerfeste Wände in Abteile zu zerlegen (Absatz 2). Decken über Geschäftsräumen sind nach Absatz 7 feuerfest herzustellen. Ueber Schaufenstern muß die Frontwand feuerfest sein (Absatz 9). Durchfahrten und Durchgänge nach Höfen, auf welche Treppen münden, müssen von den Geschäftsräumen feuerfest abgetrennt werden (Absatz 12). Wohnungen, Kontore und Arbeitsstätten sind auf Anfordern der Polizei-Behörden von den Geschäftsräumen durch feuerfeste Wände und Decken abzutrennen (Absatz 15). Feuerfeste Konstruktionen werden auch in den Bestimmungen für bestehende Gebäude, in denen sich feuergefährliche Betriebsstätten befinden, gefordert. Nach diesen Bestimmungen ist der Keller bei gefährlichen Verhältnissen durch feuerfeste Wände und Decken vom Erdgeschoß abzutrennen (Absatz 1). Nach Absatz 7 und 11 sind feuergefährliche Betriebs- und Lagerräume durch feuerfeste Wände abzutrennen.

3. Der Begriff „Feuersicher".

Als feuersicher sind alle Konstruktionen anzusehen, welche einem Feuer einige Zeit Widerstand bieten und mechanischen Einflüssen gegenüber eine gewisse Haltbarkeit zeigen. Es ist nicht erforderlich, daß die Konstruktionen im Ganzen unverbrennlich sind, wenn nur die verbrennlichen Teile der unmittelbaren Einwirkung des Feuers entzogen sind. Als feuersicher gelten demnach: beiderseits verputzte Brett- oder ausgemauerte Fachwerkwände, Rabitzwände, Drahtziegel-Wände; Wände aus Asbest-Schiefer, aus Gips- oder Kunststeinplatten; Wände aus Glasbausteinen mit Drahteinlage; Decken: ausgestakte, mit unverbrennlichen Baustoffen ausgefüllte und unterhalb mit Kalk- oder Zementmörtel verputzte oder mit einer in gleichem Maße feuersicheren Beklei-

dung versehene Holzbalkendecken; preußische Kappen und alle übrigen aus unverbrennlichen Baustoffen hergestellte Decken, bei denen die Eisenteile nicht umhüllt sind, also bei welchen z. B. die Unterflanschen frei sind; Verglasungen in Elektroglas und Drahtglas bei nicht zu großen Abmessungen; Türen aus doppelten, 1 mm starken Eisenblech-Platten mit Asbest-Einlage, beispielsweise nach den Systemen von Berner, König & Kücken und Schwarze, oder Türen aus Holz mit allseitiger Eisenblechbekleidung von 1 oder 0,5 mm Stärke; Treppen, die unten gerohrt und geputzt sind; Holz-Dachstühle und Holz-Säulen, sofern das Holz durch Rohrputz geschützt ist; ummantelte eiserne Säulen, sofern die Ummantelung nur durch Gipsmörtel in ungenügender Stärke oder durch Blechmantel erfolgt ist.

Im Gegensatz zum Begriff „Feuerfest" ist der Begriff „Feuersicher" in der Berliner Bauordnung an vielen Stellen gebraucht worden. So werden im § 7 Abs. 5 feuersichere Türen für Brandmauer-Oeffnungen gefordert. Der Begriff der feuersicheren Decken ist im § 11 Abs. 1 enthalten. Im § 16 Abs. 6 werden feuersicher abgeschlossene Nebentreppen nach dem Dachgeschoß verlangt. Im Abs. 9 wird eine feuersichere Verkleidung der Unteransicht hölzerner Treppen gefordert. Nicht gemauerte Schornsteine sind feuersicher zu ummanteln (§ 20 Abs. 10). Nach § 37 Abs. 7 muß jeder zum dauernden Aufenthalt bestimmte wirtschaftlich gesondert benutzte Gebäudeteil feuersicheren Zugang zu zwei Treppen haben. Eine wesentliche Rolle spielt der Begriff „Feuersicher" in den erwähnten Sonder-Anforderungen für Warenhäuser und Geschäftshäuser, in welchen auch in Anmerkung 2 feuersichere Konstruktionen aufgeführt sind. Feuersichere Türen werden für Aufzüge und Zwischentreppen gefordert, Abs. 1 der Sonderanforderungen, ebenso für Oeffnungen im Dachgeschoß nach den Treppenhäusern, Abs. 5, für Türen von Geschäftsräumen nach Durchfahrten, Abs. 13. Größere Lagerräume sind von den Geschäftsräumen feuersicher abzutrennen, Abs. 8, Brüstungen an Decken-Durchbrechungen sind feuersicher herzustellen, Abs. 20, wenn brennbare Waren in größerer Nähe der Brüstungen aufgestellt werden sollen. Auch in den Bestimmungen für feuergefährliche Betriebsstätten werden häufig feuersichere Konstruktionen gefordert, so in Abs. 1 zur Abtrennung des Kellers vom Erdgeschoß bei weniger gefährlichen Anlagen, in Abs. 5 zum Abschluß von Kelleröffnungen in der Nähe von Eingängen. Nach Abs. 8 ist alles sichtbare Holzwerk im Dachgeschoß, wenn in demselben sich größere Mengen brennbarer Stoffe befinden, feuersicher zu bekleiden. Nicht feuergefährliche Betriebe sind gegen Wohnungen und gegeneinander feuersicher abzutrennen, Abs. 13. Transmissions-Wellen sind feuersicher abzuschließen, Abs. 15. Holztreppen sind feuersicher zu verkleiden, Abs. 18. Die nach den Treppen führenden Türen sind feuersicher herzustellen, Abs. 20.

4. Der Begriff: „Unverbrennlich".

Unverbrennlich im Sinne der Feuerpolizei sind alle Konstruktionen, welche vom Feuer nicht entzündet werden können, aber demselben nur einen ganz geringen Widerstand entgegensetzen, und welche ihre Form und Haltbarkeit im Feuer stark einbüßen. (Ist der Widerstand im Feuer ein größerer, so fallen die betreffenden Konstruktionen unter die Begriffe „feuersicher" bezw. „feuerfest".) Hierher gehören alle aus Eisen hergestellten Konstruktionen ohne glutsichere Umhüllung: Wellblechwände, Wellblech-Decken, einfache eiserne Türen ohne Asbest- oder Holz-Einlage, Eisentreppen ohne Putz-Umkleidung, eiserne Säulen und Träger ohne Ummantelung. Unverbrennliche Konstruktionen werden in der Berliner Baupolizei-Ordnung häufig gefordert, so in § 14b 2, wo unverbrennliche Wände zum Abschluß von Balkonen an Nachbargrenzen verlangt werden. Nach § 16 Abs. 2 muß für Räume, die über 11 m hoch liegen, mindestens eine unverbrennliche Treppe vorhanden sein. Die Stufen derartiger unverbrennlicher Treppen dürfen mit Holz belegt werden. Bei der Anlage von Feuerstätten spielen unverbrennliche Materialien naturgemäß eine große Rolle. Nach § 18 müssen Feuerstätten aus unverbrennlichen Baustoffen hergestellt werden. Die Decken einschließlich des Fußbodens müssen bei Feuerherden aus unverbrennlichen Baustoffen bestehen. Wände, an welchen Herde stehen, müssen bis zu 20 cm Abstand vom Herde unverbrennlich sein. Nach § 19 und 20 müssen Rauchrohre durch unverbrennliche Stützen gehalten und Schornsteine mindestens aus unverbrennlichen Stoffen hergestellt werden. In den Sonder-Anforderungen für Warenhäuser, ebenso in den Bestimmungen für feuergefährliche Betriebe kommt der Begriff „Unverbrennlich" nicht vor. An seine Stelle sind die Begriffe „Feuerfest" und „Feuersicher" getreten.

5. Der Begriff „Glutsicher".

Glutsicher sind diejenigen Eisenteile eingehüllt, welche durch schlechte Wärmeleiter allseitig ummantelt sind. Ist diese glutsichere Ummantelung derartig stark und widerstandsfähig ausgeführt, daß die Uebertragung hoher Wärmegrade auf die Eisenteile und dadurch die Verringerung ihrer Tragfähigkeit verhindert ist, bei gleichzeitigem Vorhandensein von großer Widerstandsfähigkeit gegen mechanische Einflüsse, so ist die betreffende Eisenkonstruktion mit der glutsicheren Umhüllung als feuerfest zu bezeichnen. Ist die glutsichere Ummantelung weniger widerstandsfähig, so ist die Konstruktion nur als feuersicher zu bezeichnen. Die Eisenteile werden am besten geschützt, wenn sie zuerst durch ein schlecht wärmeleitendes Material umgeben werden, z. B. Korkplatten, Asbest-Fabrikate oder eine Luftschicht und sodann eine widerstandsfähige Umkleidung in Drahtputzmörtel mit Zementzusatz erhalten, welche gegen äußere Angriffe unempfindlich und nicht unter 5 cm Stärke auszuführen ist, sofern sie tatsächlich hohen Temperaturen standhalten soll. Die Erfahrungen beim Brande von San Francisco haben sogar gelehrt, daß diese Stärke etwa 8 cm zu betragen hat. Dennoch können 5 cm starke glutsicher ummantelte Säulen sehr wohl als feuerfest bezeichnet werden. Besteht die Ummantelung aus geringwertigem Mörtel mit Gips anstatt Zementzusatz, so kann die Konstruktion nur als feuersicher angesehen werden.

In der Berliner Bauordnung kommt der Begriff „glutsicher" nicht vor, wohl aber in den Sonder-Anforderungen für Warenhäuser usw., in welchen in Abs. 6 die glutsichere Ummantelung eiserner Konstruktionsteile, wie Säulen, Unterzüge, Deckenträger, Wangen- und Podestträger bei Treppen usw. verlangt wird. Ebenso wird in Absatz 10 der Bestimmungen für feuergefährliche Betriebe die glutsichere Ummantelung tragender und stützender Eisenkonstruktionen verlangt, falls die betr. Konstruktionen wegen der Menge der brennbaren Stoffe besonders gefährdet sind.

Aus vorstehenden Ausführungen ist ersichtlich, wie notwendig eine klare Präzisierung der Begriffe: Massiv, feuerfest, feuersicher, unverbrennlich, glutsicher ist, da man nur bei genauer Auseinanderhaltung der Begriffe in der Lage ist, alte und etwa neu auftauchende Konstruktionen einer oder der anderen Kategorie zuzurechnen. Hierüber nicht schwankend zu sein, ist aber durchaus erforderlich, weil an vielen Stellen der Baupolizeiordnung, wie der Bestimmungen für Warenhäuser und feuergefährlichen Betriebe genau angegeben ist, welcher Grad von Feuersicherheit von dem betreffenden Konstruktionsteil zu verlangen ist. Eine klare Sonderung der Begriffe anzubahnen ist der Zweck vorstehender Zeilen. —

Vermischtes.

Fünfundzwanzigjährige Berufstätigkeit der Architekten Erdmann & Spindler, kgl. Bauräte, in Berlin Am 22. März waren 25 Jahre verflossen, seit sich die Architekten Gustav Erdmann und Ernst Spindler zu gemeinsamer Ausübung der Baukunst zusammen geschlossen haben. Es war am Tage, an welchem Spindler im Jahre 1884 sein zweites Staatsexamen, das Examen als Regierungs-Baumeister, bestanden hatte. Die Tätigkeit der ersten Zeit war dem Wohnhausbau Berlins und einiger seiner Vororte gewidmet; es entstanden Bauten am Tempelhofer Ufer, in der Link-Straße, in Schöneberg, Rixdorf usw., und zwar sowohl Miethäuser wie Einfamilienhäuser. Nebenher ging eine in hohem Grade erfolgreiche Teilnahme an den Wettbewerben jener Zeit; zahlreiche I. und II. Preise sowie andere Anerkennungen fielen den Jubilaren in den Wettbewerben Kaiser Wilhelm-Straße zu Berlin, Rathaus Gelsenkirchen, Naturhistorisches Museum Münster, Rathaus Dessau, Rathaus Elbing, Haus Arons in Berlin, Rathaus Elberfeld, Zoologischer Garten in Berlin, Haus Bleichröder daselbst, Schleuse Klein-Machnow, Fassaden-Wettbewerb Bremen, Handelshochschule Berlin, Berlinische Lebensversicherung, usw. zu. Eine Reihe von Villenbauten am Wannsee wurde im Jahre 1893 durch die Anlage der Villa Ebeling in Wannsee, bei welcher die Architekten den Versuch machten, mit der überlieferten Formenwelt zu neuen Eindrücken zu gelangen, nachdem sie in der ersten Zeit ihrer Tätigkeit mit den künstlerischen Mitteln arbeiteten, die sie im akademischen Unterricht gewonnen hatten. Allmählich gewann die Tätigkeit auch Boden außerhalb Berlins, zunächst in Gotha, wo das Haus der General-Agentur der Feuerbank entstand, dann in Thorn, wo die Architekten eine Reihe von Miethäusern und Villen errichteten, sowie an zahlreichen anderen Orten Preußens und der thüringischen Staaten. Aus der Periode der letzten drei Lustren stammen die Villen Kremnitz im Grunewald, unter anderen Erdmann, Pasewaldt und Spindler in Zehlendorf, Schloß Damms-

mühle bei Berlin, Haus Meyer in Tangermünde, das Verwaltungsgebäude der Gothaer Lebensbank in Berlin, zahlreiche Herrschaftshäuser und Villen in Sorau, bei Gnesen, bei Varzin, in der Neumark, am Rhein und in Westfalen, mehrere Hotelbauten am Rhein, die Norddeutsche Grundkredit-Bank in Weimar, das Magdalenenstift in Teltow und zahlreiche Grabmal-Anlagen. Auch der Ausstattung der Wohnräume widmeten die Jubilare ihre Kraft mit dem Ziel, die geschaffenen Räume selbst bis ins Einzelne zu gestalten, nicht selten in heißem Kampf gegen die Ausstat ungsfirmen. Aus der Reihe der letzten Bauten seien genannt die Sparkasse in Gotha, das Bankhaus Stürcke in Erfurt, der Bahnhof „Botanischer Garten" der Wannsee-Bahn, die Villa Bartsch in Zehlendorf-West. Auch in der Tätigkeit dieser Künstler hat das Schicksal entschieden, daß die größten Entwürfe — Kurhaus Stahlbrunnen in Godesberg, Saalbau für die frühere Aktien-Brauerei Moabit, ein großes Hotel am Rhein, — Arbeiten, die mit voller künstlerischer Freiheit geschaffen wurden, unausgeführt blieben. In den letzten Arbeiten läßt sich mit immer größerer Entschiedenheit das Streben erkennen, auf der überlieferten Grundlage zu unabhängigen Gestaltungen mit persönlichem Ausdruck zu gelangen. Zahlreiche der vorhin angeführten, eine ungemein vielseitige und erfolgreiche Tätigkeit darstellenden Bauten sind in der „Deutschen Bauzeitung" zur Veröffentlichung gelangt; wie wir hören, bereitet die A.-G. Ernst Wasmuth in Berlin zum Sommer eine besondere Ausgabe der Werke der Jubilare vor. —

Erste öffentliche Sitzung der Akademie des Bauwesens in Berlin. Zum ersten Male seit ihrer Begründung am 7. Mai 1880 hat die Akademie des Bauwesens am 22. März, als dem Geburtstage ihres königlichen Stifters, eine öffentliche Sitzung abgehalten, zu der Vertreter der Staatsbehörden, der Stadt Berlin und der großen Nachbargemeinden, angesehene Vertreter der Wissenschaft und des Bauwesens und Vertreter der Tages- und Fachpresse Einladung erhalten hatten. Der nicht sehr geräumige Sitzungssaal des Potsdamer Bahnhofes war daher bis auf den letzten Platz gefüllt. Der Präsident der Akademie, Ministerialdirektor Exzellenz Hinckeldeyn, eröffnete die Versammlung mit Worten der Begrüßung und begründete den Schritt der Akademie mit der jetzt erfolgten Bewilligung eigener Mittel an diese, mit der ihr einerseits die Möglichkeit gegeben sei, die in der Stiftungsurkunde ihr gestellten Aufgaben besser zu erfüllen, anderseits aber auch die Verpflichtung auferlegt sei, mehr als bisher über ihre Tätigkeit öffentliche Rechenschaft abzulegen. Diese Sitzung sei der erste Schritt auf diesem Wege

Es folgte sodann die Verkündigung des Ergebnisses der von der Akademie gestellten Preisaufgaben. Die erste betraf eine Abhandlung über die künstlerische Ausgestaltung der Eisenkonstruktionen des Hochbaues und des Bauingenieurwesens. Unter 5 Abhandlungen erschöpfte keine das Thema nach allen Richtungen in solcher Weise, daß ein I. Preis hätte erteilt werden können. Je 1000 M. wurden den Arbeiten der Hrn. Dr.-Ing. Eugen Michel, Prof. in Hannover, und Dr.-Ing. Jordan, Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. in Straßburg i. E. zuerkannt. Die zweite Aufgabe betraf eine vergleichende Abhandlung über neuere Anlagen zur Ausnutzung von Wasserkräften. Hier konnte unter 7 Arbeiten der I. Preis von 3000 M. Hrn. Reg.-Bmstr. Adolf Ludin in Mannheim zuerkannt werden. Die Abteilung für Hochbau hat ferner folgende Geldpreise gestiftet: 3000 M. an die Glasmaler Rudolf & Otto Linnemann in Frankfurt a. M. für die Aufnahme alter Glasmalereien im Cölner Dom und im Rathaus zu Emden; 2000 M. an Prof. Meurer in Berlin als Unterstützung für die Herausgabe seines Werkes über „Vergleichende Formenlehre des Ornaments und der Pflanzen"; 2500 M. an Reg.-Bmstr. Volkmann zum Studium der künstlerischen Gestaltung von Wasser-Anlagen in Städten. An neuen Mitteln sind ferner bewilligt: 6000 M. an den Preisträger Reg.-Bmstr. Ludin zur Fortsetzung und Vertiefung seiner Arbeit über Wasserkraft-Anlagen durch Studium auf Reisen; 3000 M. an die Gebr. Linnemann zur weiteren Aufnahme alter kirchlicher Glasmalereien, namentlich von St. Gudule in Brüssel (diese Arbeiten sollen später verwendet werden zu einer Veröffentlichung über die Entwicklung dieses Kunstzweiges); 3000 M. für die Herausgabe der geographisch-kunstgeschichtlichen Tafeln von Franz Mertens, die in dem Nachlaß des in bedrängtester Lage vor einigen Jahren verstorbenen Forschers gefunden und von Reg.- u. Brt. Hasak zur Herausgabe vorbereitet sind.

Die von Bildhauer Morin neu modellierte goldene Medaille der Akademie wurde verliehen den Architekten Geh. Brt. Dr.-Ing. Schmieden und dem Ingenieur Geh. Brt. Dr.-Ing. Schwieger, beide in Berlin.

Den Festvortrag hielt darauf Hr. Geh. Brt. O. March in Charlottenburg über „Das ehemalige und das künftige Berlin in seiner städtebaulichen Entwickelung". Der inhaltreiche, mit Beifall aufgenommene Vortrag gipfelte darin, daß zwar durch das planlose Vorgehen des vergangenen Jahrhunderts dem ursprünglich groß angelegten Plan Berlins und später in gleicher Weise den Vororten unwiederbringlicher Schaden zugefügt sei, daß aber für die weitere Entwicklung, wenn diese von einem einheitlichen Wollen getragen werde, doch noch Manches zu erhoffen sein. Die Ausschreibung des Wettbewerbes für den Grundlinienplan von Groß-Berlin sei der erste Schritt auf diesem Wege, dessen zu erhoffende Erfolge auch tatkräftig ausgenutzt werden möchten. —

Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb um ein Innenplakat für die flüssigen Tuschen von Günther Wagner in Hannover schreibt diese Firma mit Frist zum 26. Juli d. J. unter in- und ausländischen Malern und Architekten aus. Im Preisgericht die Hrn: Prof. Peter Behrens, Neubabelsberg, Prof. K. Hoffacker, Karlsruhe, Prof. A. Kampf, Berlin, Prof. Alfr. Roller, Wien, Prof. H. Schaper, Hannover. Drei Preise von 1000, 750, 500 M. und weitere vier Preise von je 250 M. Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe zu 50—100 M., im Gesamtwerte von 1000 M, nach Empfehlung des Preisgerichtes. Die Entwürfe müssen fertig zur Reproduktion und 50—60 cm groß sein. Etwas eigentümlich berührt der Zusatz der Ausschreibung, daß die Preise sich um 10% erhöhen, wenn nach Versicherung des Bewerbers die Entwürfe mit Tuschen und Farben der Firma hergestellt worden sind.

Ein Wettbewerb um Skizzen zum Neubau zweier Villen am Deutschen Ring in Cöln wird mit Frist zum 20. Mai d. J. unter den in Cöln ansässigen oder geborenen Architekten von Consul Hrch. von Stein und Dr. jur. Max Heimann, Cöln, Stolkgasse 27/29, ausgeschrieben. Unterlagen durch letzteren. Ges.-Preissumme 6400 M. Unter den Preisrichtern Beigeordneter Rehorst, Stadtbrt. Heimann in Cöln, Prof. Kreis in Düsseldorf, Prof. Wickop in Darmstadt. —

Ein Preisausschreiben um Baupläne für eine Poliklinik in Buenos Aires (Argentinien) erläßt das dortige Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit Frist zum 30. Juli d. J., wie wir den im Reichsamt des Inneren zusammengestellten „Nachrichten für Handel und Industrie" entnehmen. Die Beteiligung steht auch Ausländern frei. Zwei Preise von 10000 bezw. 5000 Papierpesos (1,78 M.). Näheres durch das Ministerio de Obras Publicas, Buenos Aires, Casa de Gobierno. —

Im Wettbewerb Altenheim Tenever-Bremen, beschränkt auf im Bremer Staatsgebiet geborene bezw. dort ansässige Architekten ist die Frist auf den 20. April d. J. verlängert.

Inhalt: Klubhaus des Bonner Eis-Klubs. — Die Hilfsbrücke beim Bau der Augustus-Brücke in Dresden. — Der Begriff und die Verwendung massiver, feuerfester, feuersicherer, unverbrennlicher und glutsicherer Konstruktionen. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Alfred Messel †.

Hierzu eine Bildbeilage: Klubhaus des Bonner Eis-Klubs.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

Alfred Messel †.

Am Mittag des 24. März ist in Berlin der Architekt Professor Alfred Messel, Doktor-Ingenieur ehrenhalber der Technischen Hochschule in Darmstadt, Geheimer Regierungsrat und Mitglied der königlich preußischen Akademie der Künste, einem langen Leiden im Alter von nur 56 Jahren erlegen. Die hohe künstlerische Bedeutung des Verstorbenen, der im zeitgenössischen Kunstleben Deutschlands eine weithin empfundene Lücke hinterläßt, ist nicht mit zwei Worten zu umschreiben, dazu war sein Entwicklungsgang von zu vielen und zu vielseitigen in seiner Persönlichkeit liegenden und aus der ihn umgebenden alten Kunstwelt auf ihn einwirkenden Einflüssen bestimmt. Sein künstlerisches Verdienst bleibe daher einer besonderen Betrachtung vorbehalten. —

DIE NEUEN MARKTHALLEN IN BRESLAU. * * MARKTHALLE I AM RITTER-PLATZ. * ARCH.: STADTBAUINSPEKTOR DR.-ING. KÜSTER IN BRESLAU. * ENTWURF UND AUSFÜHRUNG DER EISENBETON-KONSTRUKTION: A.-G. LOLATEISENBETON IN BRESLAU. * * * * * *

"DEUTSCHE * * BAUZEITUNG * * MITTEILUNGEN ÜBER ZEMENT, BETON- UND * EISENBETONBAU * VI. JAHRG. 1909 * No. 8.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. No 26. BERLIN, DEN 31. MÄRZ 09.

Der Elbe-Regulierungs-Vertrag zwischen Preußen * und Hamburg. *

(Schluß aus No. 24).

Besonders wichtig ist die Frage der Erhaltung einer gleichmäßigen Verteilung der Wassermengen auf Süder- und Norderelbe. Als Gegengewicht gegen die Vertiefung des Köhlbrandes soll an der Bunthäuser-Spitze das Trennungswerk um 400 m nach oben verlängert werden. Durch Messungen ist später die Wasserverteilung genau zu ermitteln und je nach dem Ergebnis durch weitere Verlängerung oder Verkürzung des Trennungs-Werkes, durch Verschiebung der Uferlinien usw. eine gleichmäßige Verteilung anzustreben. Ist das nicht zu erreichen, so soll ein Schiedsgericht über weitere Maßnahmen entscheiden.

Beide Stromarme erhalten hinter der Spaltung eine Normalbreite von 200m, die in der Norderelbe kurz vor der Zollgrenze bis auf 300m gestiegen ist, während in der Süderelbe diese Breite erst im unteren Köhlbrand erreicht wird. Als neue Tiefe ist für die Obere Elbe vor der Bunthäuser Spitze 5,25 m unter Mittel-Hochwasser (—0,25 m Hamburger-Null) festgesetzt; bis km 615 darf die Tiefe in beiden Elbarmen bis 10m gleichmäßig wachsen. Eine Ueberschreitung dieser Tiefe soll möglichst verhindert und darf jedenfalls nicht künstlich hervorgerufen werden. Beschränkungen bezüglich der Tiefen unterhalb km 15 sind nur durch die schon erwähnten Tunnel gegeben. Bezüglich der Unterelbe ist die Breite von der Köhlbrand-Mündung bis zur bestehenden südlichen Begrenzung des Altonaer Hafens auf 370m festgesetzt. Die Breite zwischen den neuen Regulierungslinien in Mittelhochwasserhöhe wächst bis km 640 auf 720m und bis zum unteren Ende dieser Regulierungslinien auf 1100m. Unterhalb Brunshausen bis zur See bilden die dort vorhandenen oder noch herzustellenden Richtfeuerlinien die Mitte des tiefen Fahrwassers von 400m Breite. Die Tiefen werden dem jeweiligen Bedürfnisse der Schiffahrt entsprechend hergestellt. Zunächst ist eine Vertiefung auf 10m unter Mittelniedrigwasser in Aussicht genommen.

Es ist schon erwähnt, daß durch die geplanten Regulierungen für Hamburg die Möglichkeit gegeben ist, zwischen dem Köhlbrand und der neuen Ausmündung der alten Süderelbe einerseits, sowie zwischen der neuen Regulierungslinie am linken Elbufer und der Hamburger Grenze auf Finkenwärder und bei Waltershof anderseits ausgedehnte Flächen für Hafen- und Industrie-Anlagen nutzbar zu machen, die mit den Hafenanlagen östlich vom Köhlbrand in unmittelbarer Wasser-Verbindung stehen und durch neue Eisenbahn-Anlagen aufgeschlossen werden sollen. Preußen tritt hier und auf der Insel Neuhof sowie längs der nördlichen Grenze der Gemeinde Wilhelmsburg) auf dem Plan in No. 24 schwarz dargestellt) 124 ha Land an Hamburg ab und tauscht dafür etwa 97 ha, hauptsächlich an Süder- und Norderelbe, ein (auf dem Plan senkrecht schwarz schraffiert). Die auf Neuhof an Hamburg abgetretene Hauptfläche von rd. 88 ha wird dem Freihafengebiet zugeschlagen.

Für Harburg wird nach Austiefung des Köhlbrandes um 10 m unter Mittelhochwasser erst der Zugang für große Seeschiffe zu den neuen Hafenanlagen geschaffen, die von der Stadt selbst ausgeführt und in Betrieb genommen sind. Sie besitzen, im Gegensatz zu den alten fiskalischen Dockhäfen, 9,8 m Tiefe unter Mittelhochwasser (8 m unter Mittelniedrigwasser) und umfassen zurzeit 3 Hafenbecken, die mit einem Baukosten-Aufwand von 5 Mill. M. ausgeführt wurden, während die Anlage eines weiteren Beckens für 2,5 Mill. M. vorgesehen ist. Die Grunderwerbskosten haben außerdem noch 3,8 Mill. M. betragen. Zu den Gesamtkosten hat der preußische Staat 2,5 Mill. M. zugeschossen und außerdem am ersten Hafenbecken eine staatliche Umschlagstelle mit einem Kostenaufwande von 1,13 Mill. M. hergestellt. Der preußische Staat hat also nicht nur ein wesentliches mittelbares, sondern auch ein unmittelbares Interesse daran, daß diese Hafenanlagen auch entsprechend ausgenutzt werden können.

Als zweiter preußischer Hafen wird Altona durch den Regulierungsvertrag insofern beeinflußt, als der Stadt die Erweiterung ihres Hafens bis zur westlichen Stadtgrenze, d. i. auf rd. 3 km unterhalb der jetzigen Hafengrenze, zugestanden ist (vergl. die Nebenkarte auf dem Hauptplan). Damit ist der weitere Ausbau des Altonaer Hafens von einer besonderen Zustimmung Hamburg's unabhängig gemacht. Der zukünftige Hafen ist gegen das Fahrwasser der Elbe durch eine Dalbenlinie derart abzuschließen, daß oberhalb 370m, unterhalb 410 m Fahrwasserbreite verbleiben. In 70 bis 80m Abstand hinter dieser Dalbenlinie darf Altona eine Kaimauer errichten, es kann aber auch die Fläche hinter dem zunächst als Uferschutz vorgesehenen Leitwerk kaimäßig ausgebaut werden. Altona macht übrigens die Befürchtung geltend, daß durch die Regulierung eine Senkung des Niederwasserspiegels und eine verstärkte Versandung des Hafens eintreten könne, die zu vermehrten Baggerungen im Hafen zwingen

würden. Um etwaigen Streitigkeiten aus dem Wege zu gehen, zahlt Hamburg an Altona eine einmalige Entschädigung von 300000 M.

Ebenso zahlt Hamburg 300000 M. Entschädigung für wirtschaftliche Nachteile, die der Gemeinde Wilhelmsburg und anderen kleinen Gemeinden durch die Gebietsabtretungen und den Zuzug in Hamburg beschäftigter Arbeiter erwachsen und ferner einen Betrag von 530000 M. für Nachteile, die durch vermehrte Kosten für Deichunterhaltung und Uferschutz an den Nebenflüßchen der Elbe: Este, Lühe und Schwinge durch die infolge der Regulierung eintretende Senkung des Elbwasserspiegels möglicherweise entstehen.

Bezüglich der Verteilung der gesamten Bau- und Unterhaltungskosten ist vorläufig nur ein Abkommen getroffen für eine beschränkte Regulierung in Süderelbe und Köhlbrand, die dem Bedürfnis des Harburger Hafens noch auf lange Zeit genügt. Dementsprechend werden die Austiefungen dort auf einen Teil der Strombreite beschränkt und ebenso werden die Baggerungen in der Oberelbe und oberen Süderelbe nicht gleich in vollem Umfange ausgeführt. Es muß dann aber in der alten Süderelbe für den Flut- und Ebbestrom sowie für Eisgang ein größeres Profil offen gehalten werden und es muß demgemäß der geplante Leitdamm am linken Elbufer so lange auf Niedrigwasserhöhe beschränkt bleiben. In diesem Umfang sollen die Regulierungsarbeiten in 4 Baujahren durchgeführt werden.

Hamburg übernimmt die Kosten aller Arbeiten in der Unter- und Norderelbe, den Ausbau des Trennungswerkes bei Bunthaus, die erstmalige Baggerung in der Oberelbe und die Verlegung des Köhlbrandes. Zu letzterer Arbeit gibt jedoch Preußen einen Beitrag von 2,2 Mill. M., der einem Drittel der Gesamtkosten entspricht. Preußen übernimmt die Kosten des Ausbaues des Köhlbrandes und der Süderelbe, ferner Ufersicherungsarbeiten auf seinem Gebiete. Es erwachsen ihm daraus einschl. der Gewährung von Entschädigungen an Interessenten 6,7 Mill. M. an einmaligen Unkosten und jährlich 300000 M. Unterhaltungskosten. Ueber die spätere Regulierung im vollen Umfange bleibt ein Abkommen fernerer Zeit vorbehalten. —

Alfred Messel †.

Von Albert Hofmann in Berlin.

Der Heimgang Alfred Messel's, den wir bereits mit kurzen Worten gemeldet haben, bedeutet für die deutsche Baukunst der Gegenwart einen schweren Verlust; denn Messel war ein ausgeprägter künstlerischer Charakter, nicht in dem Sinne, wie ihn die Tagespresse mit den durch die Bewegungen des Augenblickes der Todesnachricht hervorgerufenen erklärlichen Uebertreibungen zu zeichnen versuchte, sondern in einem maßvolleren, bescheideneren, doch immerhin bedeutenden Sinne, der sich ergibt, wenn sein Wirken mit dem Maßstabe gemessen wird, den das in den Jahrhunderten und unmittelbar vor ihm Geschaffene sowie die Arbeiten seiner Zeitgenossen bilden. Doch ehe wir darauf eingehen, sei in Kürze der äußere Lebensgang des Verstorbenen darzustellen versucht.

Alfred Messel wurde am 22. Juli 1853 in Darmstadt als der Sohn eines, wie berichtet wird, kunstsinnigen Bankiers geboren; er starb also in dem vorzeitigen Alter von nicht ganz 56 Jahren. Die Grundlagen seiner wissenschaftlichen Bildung erwarb er sich auf dem Gymnasium seiner Vaterstadt, von welchem er 1873 zum Studium der Baukunst an die Kunstakademie in Cassel überging, die er aber bereits 1874 wieder verließ, um seine Studien von 1874—1878 an der damaligen Bauakademie in Berlin fortzusetzen und zu beendigen. Die sechs darauf folgenden Jahre, bis 1888, war Messel nach erfolgter Ablegung des Examens als Regierungsbaumeister im Staatsdienste tätig. In diese Zeit fallen seine ersten Studienreisen nach Italien, Frankreich, England, Spanien, Belgien usw., deren Eindrücke die Grundlage wurden für die feine, hier und dort mit teils stärkeren, teils schwächeren persönlichen Regungen durchsetzten Wahlkunst, die er schließlich infolge seiner psychisch-physischen Veranlagung bis zu einem solchen Grade sensiblen Unterscheidungsvermögens auszubilden verstand, daß er zu der Aufgabe berufen werden konnte, bei welcher diese Eigenschaft eine ausschlaggebende Rolle spielt, zur Errichtung und Einrichtung der Neubauten der königlichen Museen auf der Museums-Insel zu Berlin. Wie manche seiner bedeutenden Fachgenossen war auch Messel längere Jahre im Lehrberuf tätig, zunächst von 1885—1893 als Assistent der Bau-Abteilung der Technischen Hochschule zu Charlottenburg, dann von 1893—1896 als Professor und Leiter einer Architektur-Klasse der Unterrichts-Anstalt des königlichen Kunstgewerbe-Museums zu Berlin. 1896 verließ er den Lehrberuf, um sich ganz der Tätigkeit als Privat-Architekt zu widmen.

Der Schwerpunkt dieser Tätigkeit liegt in Berlin. Sie begann hier schon in den Jahren 1886 und 1887 mit der Errichtung eines heute noch bestehenden Kaufhauses am Werder'schen Markt, welches, den Arbeiten seiner besten Zeit entgegen gehalten, den großen Weg zeigt, den seine künstlerische Entwicklung im Laufe von nur zwei Jahrzehnten genommen hat. Es folgten im Jahre 1890 Speisehäuser und Volkskaffeehallen in der Invaliden-Straße und der Schönhauser Allee zu Berlin; der Beginn der neunziger Jahre sieht ferner Wohnhäuser im Hansa-Viertel und in der Tiergarten-Straße entstehen, die bereits das Wahlstudium verschiedener nationaler und stilistischer Ausdrucksformen verraten und teils an die moderne Hervorbringung Englands, teils an die französische und die italienische Frührenaissance anschließen. Die Formen der deutschen Renaissance suchte der Künstler darauf in einer Häusergruppe des Kurfürstendammes, die des theresianischen Barock in einem charakteristischen Wohnhause der Tauentzien-Straße in Berlin auf. Einen entschiedenen Schritt zu sachlicher und persönlicher Gestaltung und zu dem Zweck, dem Warenhause einen seiner Bestimmung entsprechenden baukünstlerischen Ausdruck zu geben, unternahm er bei dem im Jahre 1897 entstandenen ersten Teile des Warenhauses Wertheim in der Leipziger-Straße, dem bald darauf, mit geringerem Erfolge, das Warenhaus der gleichen Firma in der Oranien-Straße folgte, während er bei dem späteren Warenhause Wertheim in der Rosenthaler-Straße wieder in hohem Maße den Erfolg einer glücklichen Erfindungsgabe in der Gestaltung des Aeußeren fand. Die deutlich und schon früh bemerkbaren Schwankungen in der Kraft der Gestaltung, die wohl auf körperliche Verhältnisse zurückzuführen waren, die sich schon vor längeren Jahren bemerkbar machten, läßt sich nicht allein zwischen den Bauten verschiedener Jahre, sondern auch an einem einzigen Bau, wenn er durch längere und selbst kürzere Zeit dauerte, feststellen. Sie zeigen sich schon beim ersten Teile des Kaufhauses Wertheim, sie zeigen sich in noch höherem Maße beim Bau des Museums in Darmstadt, bei welchem im Hinblick auf die künstlerische Gestaltungskraft wie auf die subjektive Vertiefung in die Aufgabe sich zwischen den einzelnen Gebäudeteilen solche Verschiedenheiten geltend machen, daß man anzunehmen versucht wird, sie seien nicht von der gleichen Hand. Die geschlossenste Einheit zeigen die Bauten von kürzerer Errichtungsdauer wie das Gebäude der Landesversicherungs-Anstalt am Köllnischen Park, das Lettehaus am Viktoria-Luisen-Platz, das Bankgebäude der Berliner Handelsgesellschaft, Haus Schulte, Unter den Linden, sämtlich in Berlin, und andere. Es scheint aber, als ob seine Persönlichkeit innerlich am meisten bei den Wohnhäusern beteiligt gewesen sei, die er im Tiergarten-Viertel zu Berlin in seiner besten Zeit errichten durfte, wie das Haus Meyerheim in der Hildebrand-Straße, das Haus Eduard Simon in der Viktoria-Straße, das Haus Felix Simon in der Margareten-Straße. Die unzweifelhaft glücklichste Form jedoch fand er für das Landhaus; die Landhäuser Harden, Wertheim und Dotti im Grunewald, das Haus Springer in Wannsee und eine Reihe anderer Landhäuser verraten ein völliges Aufgehen der Persönlichkeit in einer ihrer Empfindung liegenden Aufgabe. Nicht im gleichen Maße ist das der Fall, wo Messel herrschaftliche Landhäuser gestalten durfte wie bei dem Landsitze Mendelssohn bei Bernau. Es scheint überhaupt, als ob die Gestaltung von Aufgaben von begrenztem Umfang, insbesondere des Innenraumes, ihn seelisch am meisten beschäftigt habe, denn der Ministersaal im Zwischenbau zwischen den Gebäuden des Herren- und des Abgeordneten-Hauses des preußisches Landtages, sowie der Thronsaal des Palazzo Caffarelli in Rom, bei welchem allerdings ein gutes Teil der Wirkung auf die Fresken Prells und die bildnerischen Arbeiten von Christian Behrens kommt, sind vornehme Beispiele abgeklärter künstlerischer Pracht. Besonders stark fällt die wechselnde persönliche Anteilnahme auf an dem Erweiterungsbau des Warenhauses Wertheim in der Leipziger-Straße und an dem Geschäftsgebäude der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft am Schiffbauer-Damm in Berlin. Seine feine kritische Begabung, die ohne Zweifel den Hauptteil seiner künstlerischen Tätigkeit ausmachte und bei seinen Wohnhäusern sich in der Wahl der architektonischen Ausdrucksformen geltend machte, beim

Vermischtes.

Zur Erhaltung des Schönhofes in Görlitz. Aus unserer Veröffentlichung in Jahrgang 1908, Seite 11 der „Deutschen Bauzeitung“ sind die Leser von den Schritten unterrichtet worden, die zur Erhaltung eines der wertvollsten profanen Denkmäler der deutschen Renaissance in Schlesien, des für das Stadtbild von Görlitz so ungemein wichtigen „Schönhofes“, eingeleitet wurden. Die Maßnahmen schienen die Beruhigung zu versprechen, das Bauwerk durch Aufbringung der zu seinem Ankauf nötigen Summe vor dem drohenden Abbruch zu retten. Nun brachte aber die „Schles. Ztg.“ unter dem Stichworte: „Der Schönhof in Görlitz in höchster Not“ in diesen Tagen eine Ausführung, nach welcher in letzter Stunde Umstände eingetreten seien, durch welche die Erhaltung des „Schönhofes“ in Frage gestellt werde. Der Sachverhalt ist folgender: Die Stadtverordneten von Görlitz hatten im April 1908 den Ankauf des „Schönhofes“ um 150000 M. in der Erwartung beschlossen, daß von anderer Seite 45000 M. zu dem Ankauf aufgebracht würden. Es gelang zunächst, einen Beitrag von 30000 Mark aufzubringen, und zwar 15000 M. durch das preußische Ministerium der geistlichen und Medizinal-Angelegenheiten, 7500 Mark durch die Provinzial-Kommission zur Erforschung und Erhaltung der Kunstdenkmäler in Schlesien, und weitere 7500 M. durch die Landstände der Oberlausitz. Die noch fehlende Summe von 15000 M. hoffte man in der Weise beschaffen zu können, daß man sie von den drei genannten Stellen im Verhältnis der bisher geleisten Beiträge erbat. Die Hoffnung wurde auch durch die Provinzial-Kommission mit Gewährung einer weiteren Beihilfe von 3750 M. erfüllt. Die Stände der Oberlausitz machten die Bewilligung der gleichen Summe von der Bedingung abhängig, daß der Staat weitere 7500 M. Beitrag gewähre. Da aber der Staat diesen Beitrag ablehnte, so zogen im November des vergangenen Jahres auch die Stände der Oberlausitz ihren in Aussicht gestellten Beitrag zurück. Die Beschlußfassung über den Ankauf des „Schönhofes“ durch die Stadt Görlitz ist damals mit nur geringer Mehrheit gefaßt worden, so daß zu besorgen steht, daß das Baudenkmal seinem Schicksal verfällt, wenn es nicht gelingt, die bescheidene Summe von 7500 M. noch aufzubringen. Mit Rücksicht auf die Finanzlage des Staates wurde in einer erneuten Eingabe an das genannte Ministerium der Vorschlag gemacht, die Summe in 5 Jahresteilen von je 1500 M. zu gewähren. Die Entscheidung darüber steht noch aus. Auch wir geben der Hoffnung Ausdruck, daß sie in einem der idealen Sache günstigen Sinne ausfalle. Denn stets wurde bei den Erörterungen über die ungünstige Finanzlage des Staates versichert, daß Kultur-Aufgaben nicht leiden dürften. Wir wüßten aber keine wichtigere Kulturaufgabe, als die Denkmäler der deutschen Vergangenheit zu erhalten, an welchen sich der Nationalsinn aufrichten und stärken kann.—

Prof. Alfred Messel † (1853—1909).

Darmstädter Hessischen Landesmuseum in der Verschmelzung des Ausstellungsgegenstandes mit dem Ausstellungsraum Triumphe feierte, war es, die die Berufung Messel's zum Architekten des Neubaues der königlichen Museen auf der Museumsinsel zu Berlin zur Folge hatte, denn hier wollte Bode Gestaltungen schaffen, bei welchen Ausstellungs-Gegenstand und Umgebung zu gegenseitiger Steigerung der Wirkung berufen sein sollten. Von diesen Entwürfen ist auffallender Weise der Oeffentlichkeit nichts mitgeteilt worden, sodaß das Urteil darüber fehlt, ob sie, entsprechend der Bedeutung der Aufgabe, die Krone des Lebenswerkes des Künstlers geworden wären.

Wer die Entwicklung dieses Lebenswerkes von seinem Beginn bei den Geschäftshäusern des Werder'schen Marktes bis zu seinen Entwürfen für die Neubauten der Museumsinsel zu Berlin, die bis in das Jahr 1907 zurückgehen, überblickt, erkennt bald, daß der Schwerpunkt des künstlerischen Schaffens des Verstorbenen in der zweiten Hälfte der hier in Betracht kommenden Periode von etwa zwei Jahrzehnten liegt. Messel ist keineswegs als ein feuriger, mit neuen Gedanken erfüllter Stürmer in die baukünstlerische Bewegung dieser beiden Jahrzehnte eingetreten. Seine Geschäftshäuser am Werder'schen Markt, die heute nur noch als Anfang der Entwicklungsperiode eines zu schöner Reife gelangten feinsinnigen Künstlers Bedeutung haben, vermochten sich selbst im Spiegel ihrer Zeit keine Stellung zu erringen, denn vor ihnen und bald nach ihnen ist in Berlin und im Auslande Besseres geschaffen worden. Bereits in den Jahren 1881—1883 errichtete Paul Sédille in Paris seine Epoche machenden „Magasins du Printemps“ am Boulevard Haussmann und bestätigte mit ihnen das von ihm geschriebene Wort, man sei schnell bei der Hand zu sagen, unsere Zeit besitze keine ihr eigene Architektur, man gestehe ihr höchstens zu, daß eine Erneuerung der Studien in eklektizistischer Richtung stattgefunden habe, „mais les gens du métier, les architectes presque seuls, savent quelle transformation latente, mais profonde subit notre art contemporain. Depuis bientôt cinquante ans, les tendances nouvelles se sont essayées en nombre d'oeuvres, si non également réussies, assurément très-modernes, aussi bien dans l'architecture monumentale que dans l'architecture privée“. Und in den ersten Tagen des Jahres 1885 wurde der Wettbewerb für die Bebauung der Kaiser Wilhelm-Straße in Berlin entschieden, bei welchem die Architekten Cremer & Wolffenstein in Berlin mit einem für die damaligen Verhältnisse glänzenden Entwurf an erster Stelle siegten, dessen Ausführung noch heute in allen Ehren besteht. In diesem Wettbewerb gelangte Messel nur bis zur engeren Wahl. Er war überhaupt keine Kampfnatur, sondern geschaffen, in beschaulicher Ruhe die architektonische Kleinarbeit bis zu seltener Meisterschaft zu reifen. Diese Eigenschaften bestätigte er bald bei einer Reihe privater Bauten, deren Erscheinung er viel von seinem tiefen Gemüt zuführte. Es überrascht bei seiner Veranlagung nicht, daß sie sich u. a. an belgische und englische Vorbilder anlehnen. So schuf er am Dönhoff-Platz in Berlin ein eingebautes Wohnhaus unter Anregung der Zunfthäuser der Grand' Place in Brüssel; so schuf er den Eckbau am Leipziger Platz der Erweiterung des Warenhauses Wertheim in Berlin unter dem Einfluß eines Vorbildes, wenn wir nicht irren, aus Gent oder Mecheln. Daß dabei viel Eigenes, wenn auch oft nur auf kritischem Wege, in die Entwurfsarbeiten einströmte, ergibt sich aus der reflektierenden Natur des Künstlers.

Diese dem Wagen abgewendete Natur hat ihn selbst da vor der Verfolgung eines neuen Gedankens bis in seine letzten Ausläufer zurückgehalten, wo die natürlichen Bedingungen dafür gegeben waren. Als der erste Teil des Warenhauses Wertheim an der Leipziger-Straße entstand, ist diese Ausführung trotz des Mangels der vollen Ausreifung, der sich allenthalben erkennen läßt, die aber wohl wegen der Schnelligkeit der Ausführung nicht möglich war, mit Recht als eine künstlerische Tat gepriesen worden. Messel hatte es hier unternommen, eine Warenhausfassade gegen die Straße völlig in Pfeiler aufzulösen und dabei später, aber entschiedener die Grundzüge verfolgt, die schon Sédille beim Bau des Printemps in Paris aufgestellt hatte. Er hat damit einen charakteristischen Typus des deutschen Warenhauses geschaffen, der aber vielleicht reiner ausge-

Bismarck-National-Denkmal am Rhein. Bekanntlich ist das durch Reinhold Begas gestaltete Bismarck-Denkmal vor dem Reichstags-Gebäude in Berlin bei seiner Errichtung durch die amtlichen Kreise als ein National-Denkmal bezeichnet worden, es hat aber in dieser Bedeutung infolge seiner durchaus verunglückten künstlerischen Form keinen Widerhall im Volke gefunden. Es konnte daher nicht ausbleiben, daß das deutsche Volk einen geeigneten Zeitpunkt ins Auge faßte, dem Schöpfer des Reiches ein National-Denkmal an einer durch die Geschichte des Reiches geheiligten Stelle zu errichten. Der Zeitpunkt ist der am 1. April 1915 zu feiernde 100. Geburtstag des Mannes, „der erkoren war, das uralte Sehnen des deutschen Volkes nach nationalem Zusammenschluß in wunderbarer Weise" zu erfüllen. Als Ort wurde die Elisenhöhe am Rhein bei Bingerbrück gewählt, auf der Bismarck wiederholt weilte und die er nach historischer Ueberlieferung als einen seiner Lieblingsplätze bezeichnete. Es hat nicht an Bestrebungen gefehlt, das geplante Denkmal an anderer Stelle des Rheines zu errichten. Unter dem Hinweis, daß der Ober- und der Mittelrhein bereits National-Denkmäler besitzen, wurde von einer Versammlung in Godesberg in diesen Tagen der Vorschlag gemacht, das Denkmal auf dem Rolandsfelsen bei Rolandseck zu errichten, was sich um so mehr empfehle, als die Gegenüberstellung Bismarck's mit der durch Sage und Geschichte verklärten Rolandsfigur logisch fordere, daß das Denkmal in den Bereich der Rolandssage komme. Jedoch wird es wohl bei der Wahl der Elisenhöhe bei Bingerbrück bleiben. Hier soll mit einem Aufwande von etwa 2 Mill. M. ein Denkmal sich erheben, das vor allem durch seine architektonische Massenwirkung den Umkreis beherrsche und man vernimmt mit Genugtuung die Versicherung, daß keinerlei andere Einflüsse als rein künstlerische sich bei der Gestaltung geltend machen werden. Die Entwürfe sollen auf dem Wege des allgemeinen deutschen Wettbewerbes gewonnen werden. —

Wettbewerbe.

Wettbewerb Fassaden-Entwürfe für das Verwaltungs-Gebäude der Handelskammer in Berlin. Gegenstand des Wettbewerbes ist die architektonische Ausbildung der Straßen-Ansicht des an der Kreuzung der Belle-Alliance-Straße und der Teltower-Straße im Süden Berlins geplanten Neubaues der Handwerkskammer zu Berlin. Für die Gestaltung der Fassaden gelten lediglich die Einschränkungen, die durch die vorhandenen Grundrisse und Querschnitte gegeben sind. Die Handwerkskammer ist berufen, das Handwerk zusammenzuschließen, für die gewerbliche und sittliche Ausbildung des Handwerker-Nachwuchses zu sorgen und die wirtschaftlichen Interessen der Handwerker in der Gesetzgebung und der Verwaltung des Staates zu vertreten. Für diese Bestrebungen des Handwerkes in Berlin und im Regierungsbezirk Potsdam bildet das geplante Kammergebäude den Mittelpunkt. „Es ist erwünscht, daß, soweit möglich, die Fassade der historischen Bedeutung des Handwerks gerecht werde, ohne zu verleugnen, daß die Tätigkeit der Kammer durchaus auf dem Boden moderner Entwicklung steht." Bei der Ausführung der Fassade ist hinsichtlich der Verwendung von Natur- oder Kunstsandstein mit einer Summe von 15—18 000 M. zu rechnen. Die durch Werkstein nicht ausgezeichneten Fassadenteile sollen verputzt werden. Da es sich um eine Fassade von über 100 m Länge und 19 m Höhe handelt, so ist die Summe außerordentlich knapp. Ueber die künstlerische Leitung der Ausführungsarbeiten ist nichts bemerkt. —

Zu dem Theater-Wettbewerb in Dorpat sind 52 Entwürfe eingelaufen. Es erhielt den I. Preis von 450 Rbl. die gemeinsame Arbeit „Deutsches Theater" der Hrn. Ernst Hoffmann in Wilmersdorf und Fritz Schultze in Berlin. Den II. Preis von 300 Rbl. errang die mit dem Kennwort „Kunst für Kunst" versehene Arbeit eines Bewerbers in Petersburg; der III. Preis von 250 Rbl. fiel an den Entwurf des Hrn. Herm. Aug. Hartmann in Riga. 12 Entwürfe fanden eine ehrenvolle Anerkennung; unter ihnen wurden die Arbeiten „16811 cbm" und „Faust" zum Ankauf empfohlen. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau der Kirche zu Hannover-Bothfeld wird vom Kirchen-Vorstand für die in der Provinz Hannover ansässigen Architekten zum 28. Mai d. J. ausgeschrieben. Im Preisgericht befinden sich die Hrn. Prof. Mohrmann, Dir. Dr. Reimers und Brt. Dr. Rowald in Hannover. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch Hrn. Kirchenvogt Facklam in Hannover-Bothfeld, Ebelingstr. 1.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine zweite katholische Kirche in Neunkirchen wird vom Kirchen-Vorstand für die in der Rheinprovinz, der bayerischen Rheinpfalz und dem Großherzogtum Hessen ansässigen und für alle in Neunkirchen gebürtigen Architekten mit Frist zum 1. Juli d. J. erlassen. Es gelangen drei Preise im Gesamtbetrag von 4000 M. zur Verteilung. Preisrichter aus dem Baufach sind die Hrn. Prof. L. Becker in Mainz, Reg.- und Brt. v. Behr in Trier und Prof. L. Kleesattel in Düsseldorf. Unterlagen gegen 5 M., die zurückerstattet werden, durch den Kirchenvorstand in Neunkirchen, Reg.-Bez. Trier. —

Inhalt: Der Elbe-Regulierungs-Vertrag zwischen Preußen und Hamburg. (Schluß.) — Alfred Messel †. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

---

fallen wäre, wenn er nicht vor der letzten Konsequenz zurückgeschreckt wäre und im obersten Geschoß des Hauses Einstellungen gemacht hätte, die geeignet waren, die strenge Durchführung des gewählten Typus zu mildern, ja zu verschleiern. Dieser Ausführung gegenüber war Bernhard Sehrings Gestaltung des Warenhauses Tietz in der Leipziger-Straße, die Auflösung der ganzen breiten Fassade in zwei riesige, von den Eingangsachsen in Stein umrahmte Glasflächen die ungleich kühnere Tat, wenn auch die Sehring'schen Einzelheiten hinter den Messel'schen zurückstehen. Man würde Messel Unrecht tun, wenn man Zweifel in seine Entschlußfähigkeit überhaupt setzte; die lange Wahl, unter der bisweilen dieser oder jener architektonische Gedanke reifte, zeugt sowohl von der Tiefe der Auffassung, die er für die Dinge, die ihm zur Lösung übergeben waren, hatte, wie von der künstlerischen Gewissenhaftigkeit, mit der er die Lösung bis zu dem Augenblicke betrieb, in dem sein körperlicher Zustand versagte und er das Begonnene fremden Händen zur Vollendung überlassen mußte. Manches, was an den Arbeiten, die unter dem Namen Messels gehen, auffällt, ist daher weniger dem Künstler selbst als diesen Verhältnissen zuzuschreiben. Ich rechne hierzu zum Beispiel auch die beiden kupfernen Brücken im Lichthof des Erweiterungsbaues des Warenhauses Wertheim am Leipziger Platz in Berlin, nach meiner Auffassung Anordnungen arger Verlegenheit in der Gestaltung und Bezwingung eines großen Raumes, die auch die nächsten Verehrer des Künstlers nicht genügend zu rechtfertigen vermögen.

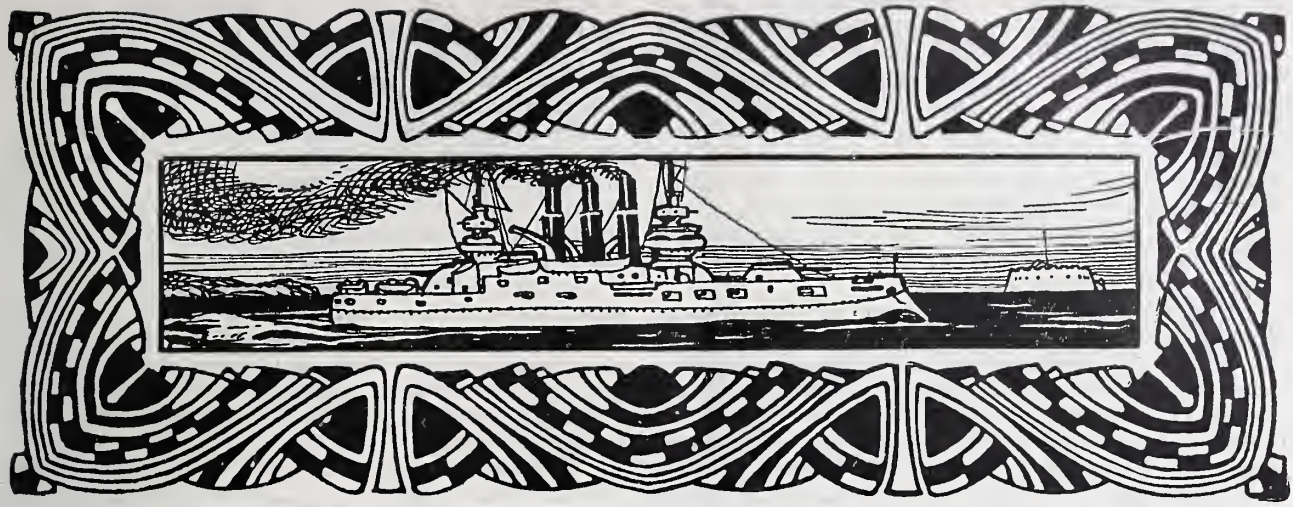
Es mag sein, daß ihn physische Verhältnisse und psychische Veranlagung auch davon zurückhielten, einen in ihm aufkeimenden großen Gedanken, wie er unzweifelhaft in der Anlage des Warenhauses Wertheim liegt, in voller Geschlossenheit durchzuführen; denn deutlich zerfällt dieser Baukörper in eine Anzahl Teile, die jeder für sich von hoher Schönheit sind, aber des Geistes des straffen künstlerischen Zusammenschlusses entbehren. Was Messel in diesen einzelnen Teilen in liebevoller Einzelarbeit leistete, mit wie feinem Verständnis er hierfür seine künstlerischen Mitarbeiter, wie die Bildhauer Naager, Rauch, Wrba, Vogel, Taschner und andere zu wählen wußte, davon zeugt als Krone seiner größeren Schöpfungen der Eckbau des Wertheim'schen Warenhauses am Leipziger Platz in Berlin. Es ist schon ein nicht hoch genug anzuschlagendes künstlerisches Verdienst, daß er in der Gesamtauffassung dieses Baues die ausgetretenen Pfade der überlieferten Ecklösungen verließ, um zu neuen Bildungen zu kommen, die im Aeußeren wie im Inneren zum Besten durchgeistigter Baukunst unserer Tage gehören.

Dieser Bauteil ist das treueste Spiegelbild des künstlerischen Charakters des Verstorbenen. Will man diesem und seinem künstlerischen Schaffen, wie es sich im Laufe etwa der letzten 15 Jahre entwickelte, ohne Uebertreibung gerecht zu werden versuchen, soweit ein Mitlebender überhaupt objektiv und gerecht sein kann, so wird man aussprechen dürfen, daß als ein in die Baugeschichte übergehender dauernder künstlerischer Charakterzug Messels erkannt werden dürfte ein heißes Wollen zur Größe, gedämpft durch eine nicht gleich große und gleich entschiedene Entschlußfähigkeit, und ein noch brennenderes Verlangen zu gemütvollen durchgeistigten Schöpfungen als Ausfluß einer empfindsamen, für die höchsten Eindrücke aufnahmefähigen Seele. Die Ausdrucksformen seiner Kunst waren die einer bis zur höchsten Sensibilität getriebenen Wahlkunst. Seine Veranlagung war eine mehr lyrische als heroische; er war unter den Baukünstlern etwa das, was Felix Mendelssohn-Bartholdy unter den Tonkünstlern war.

Wie schon erwähnt, ist in diese Würdigung nicht das einbezogen, was Messel für die Museums-Insel in Berlin plante. Es wurde weiteren Kreisen nicht zugänglich gemacht. Das Schicksal der hier in Aussicht genommenen Bauten nach dem Hinscheiden ihres künstlerischen Urhebers ist aber so wichtig, daß wir namentlich im Hinblick auf die bereits in der Tagespresse Berlins einsetzende Zuweisung an Nachfolger und mit Rücksicht auf die Interessen der Allgemeinheit der preußischen Baukünstler auf diese Frage getrennt einzugehen uns vorbehalten. —

WOHNHÄUSER VON REGIERUNGS-BAUMEISTER LUDWIG OTTE IN GROSS-LICHTERFELDE BEI BERLIN. * WOHNHAUS DES HERRN DR. OTTO HOFFMANN IN GRUNEWALD, WANGENHEIM-STRASSE 37-39. * *

DEUTSCHE * * * BAUZEITUNG * * *
XLIII. JAHRG. 1909 * NO. 27.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº 28. BERLIN, DEN 7. APRIL 1909.

Die neue katholische Kirche in Zehlendorf bei Berlin.

Architekt: Geheimer Regierungsrat Professor Christoph Hehl in Charlottenburg.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 183, 184 und 185.

Die neue katholische Kirche in Zehlendorf, einem der durch die schnelle Besiedelung durch vornehme Villenkolonien in lebhaftem Aufblühen befindlichen westlichen Vororte von Berlin, die am 6. September des vergangenen Jahres durch den Kardinal Dr. Kopp aus Breslau ihre feierliche Weihe erhalten hat, setzt die kirchlichen Ueberlieferungen des Vorortes fort, die ihren Anfang schon vor etwa 700 Jahren nahmen. Um diese Zeit bereits wurde von den Zisterziensern des Klosters Lehnin im Kreise Zauch-Belzig des Regierungs-Bezirkes Potsdam in Zehlendorf ein Kloster gegründet und eine Kirche erbaut. Kloster und Kirche jedoch hatten verschiedene Schicksale; das Kloster wurde nach einem Bestande von 300 Jahren als Staatseigentum erklärt, während die Kirche im Jahre 1767 abgerissen wurde. Damit war das kirchliche Leben der katholischen Bevölkerung des Ortes einer monumentalen Andachtsstätte beraubt, die es erst wieder erhalten sollte, als mit der zunehmenden Besiedelung der Gemarkung auch die Seelenzahl der katholischen Bewohner schnell zunahm. Das schnelle Wachstum der katholischen Gemeinde in Zehlendorf läßt sich leicht an der Feststellung erkennen, daß, während im Jahre 1900 daselbst nur etwa 500 Bewohner katholischen Bekenntnisses gezählt wurden, diese Zahl im Jahre 1905 bereits auf 1200 Seelen gestiegen war. Diese ansehnliche Gemeinde war nach Steglitz eingepfarrt und auf die dortige katholische Kirche als Gotteshaus angewiesen. Neben der großen Entfernung, namentlich von den Ausläufern des weitverzweigten Zehlendorf, machten auch andere Gründe des kirchlichen Lebens die Bildung einer eigenen Gemeinde und die Erbauung eines selbständigen Gotteshauses zur unabweisbaren Notwendigkeit.

Ein günstig gelegenes Baugelände fand sich am Zusammenfluß der Riemeister- und der Else-Straße. Die erstere ist die Hauptverkehrsader der neugegründeten Villenkolonie der Aktien-Gesellschaft Zehlendorf-Grunewald; das Gotteshaus steht an bedeutungsvoller Stelle auf der Grenze zwischen dem Zehlendorf der Vergangenheit und dem Zehlendorf der Zukunft. Die örtlichen Verhältnisse, wie sie der Seite 183 dargestellte Lageplan zeigt, brachten es mit sich, daß Kirche und Pfarrhaus, verbunden durch die Sakristei, ihre Hauptansicht gegen die Riemeister-Straße wenden, im übrigen aber, entsprechend der Form der Baustelle, in ihren Achsen nicht parallel gehen. Ein stattlicher Turm rechteckigen Grundrisses betont die südliche Ecke der Baugruppe.

Die Kirche selbst ist in den Formen der frühgotischen Backstein-Architektur erbaut. Ihre Grundriß-Anlage hat eine höchst interessante, vom Herkommen abweichende Gestaltung erfahren. Das Gotteshaus wurde als zweischiffige gewölbte Hallenkirche mit Vorhalle und Turmhalle, mit Taufkapellen-Ausbau sowie einem Haupt- und zwei Neben-Chören angelegt. Die beiden Schiffe werden durch eine schlanke Mittelstütze getrennt, die Strebepfeiler sind in das Innere gezogen, um bei den knappen Breite-Verhältnissen des Baugeländes soviel Raum wie möglich für das Innere nutzbar zu machen. Es verdient besonders hervorgehoben zu werden, daß die Mittelstütze der vier Gewölbe die Blicke auf den Hauptaltar und die Nebenaltäre in keiner Weise beeinträchtigt, und daß die räumliche Wirkung des Inneren eine freie und weite wurde, erfüllt von würdigster kirchlicher Stimmung. Der Fassungsraum der Kirche ist für etwa 1000 Besucher berechnet.

Die stilistische Durchbildung der mit dem Pfarrhaus zu einer malerischen Baugruppe zusammengeschlossenen Kirche sucht mit Glück die Formen des märkischen Backsteinstiles der Zeit der Frühgotik auf. Den roten Flächen des als Handprodukt hergestellten Ziegelsteines sind an charakteristischen Stellen weiße Putzflächen entgegengesetzt, und in den Giebeldreiecken der Schiffe und des Turmes ist ein Netzwerk aus Ziegeln und Putz verwendet, das sich als Friesband auch an einigen wenigen anderen Stellen des Baues zeigt. Nach dem äußeren Aufbau, namentlich nach der Anordnung hoher Giebel über den Systemen der beiden Seitenfassaden ist unentschieden gelassen, ob man die Anlage als zwei nebeneinander gelagerte Längs- oder Querschiffe betrachten will. Im Inneren freilich wird durch die Anordnung der Chöre dem Organismus in dieser Beziehung die erwünschte Klarheit gegeben. So wie er ausgeführt ist, hat der Organismus die meiste Aehnlichkeit mit einer Zentral-Anlage, der durch Vorhallen und Chöre eine ausgesprochene Längsrichtung gegeben wurde. Die hohen Dächer der Schiffe, der Chöre und des Turmes sind mit roten Ziegeln gedeckt; es wurde damit für die Gesamtwirkung des Gotteshauses eine erfreuliche Einheitlichkeit erreicht.

Auch in der architektonischen Gliederung und der

formalen Gestaltung des Inneren herrscht, wie die Abbildungen Seite 185 zeigen, durchaus der Backstein. Aus ihm sind alle Pfeiler und Dienste, alle Gewölbe-Gurte und -Grate, wie auch die Ausstattungsteile, z. B. Kommunionbank, Seiten-Altäre, Kanzel gebildet. Ihrer entschiedenen farbigen Wirkung sind in gutem Gegensatz die weißen Putzflächen der Gewölbe und Seitenwandungen der Schiffe entgegen gesetzt. Der Chor, der bereits durch farbenreiche Glasgemälde sowie einen formenreichen Hochaltar von eigenartiger breiter Form geschmückt wurde, soll noch ein farbiges Teppich-Wandmuster erhalten.

Ein besonderes Wort verdient die interessante Herstellung der Form- und der ornamentalen Steine, mit welchen im Aeußeren wie im Inneren eine bescheidene, aber beachtete dekorative Wirkung erreicht wurde. Die Formsteine wie die sämtlichen Backstein-Ornamente sind unter Vermeidung jeder Gipsform, wenn man so sagen darf, al fresco mit dem Draht in den lederharten Ton geschnitten oder mit dem Messer modelliert. Das Verfahren, durch welches der vielfach nichtssagend glatte Ton der Terrakotten vermieden wurde, nähert sich einer guten Holzschnitz-Technik und überzieht die Formen mit einem feinen individuellen Leben. Die Kanzel, die Kommunionbank, die Portale, die Kapitelle der Pfeiler usw. sind durch so entstandene ornamentale Bildungen in einfacher und künstlerischer Weise belebt.

Das sich in drei Geschossen erhebende Pfarrhaus zeigt bis auf das hier auftretende Fachwerk Uebereinstimmung mit dem Gotteshause. Seine Grundriß-Anlage ist die eines langgestreckten Rechteckes. Es enthält im Erdgeschoß einen großen Konfirmanden-Saal, ein Sitzungszimmer des Vorstandes der Kirchen-Gemeinde und die Wohnung eines Kaplanes. Die Obergeschosse enthalten weitere Wohnungen der Geistlichen. Während das Untergeschoß durchaus in Backstein erstellt wurde, sind die Obergeschosse überwiegend in Fachwerkbau gebildet, dessen formale Ausbildung sich den niedersächsischen Beispielen der Vergangenheit nähert.

Die neue, an der Schwelle des zu einer ausgedehnten Gartenstadt sich entwickelnden Zehlendorf der Zukunft liegende Baugruppe ist von der Bevölkerung als eine willkommene weitere Zierde des Ortes mit Beifall begrüßt worden. —

Vom Panamakanal.*)

Von Max Frhrn. von Wendland in München.

Seit dem Zusammenbruch der ersten französischen Kanal-Gesellschaft i. J. 1889, die unter Führung des Erbauers des Suez-Kanales, Ferdinand von Lesseps, mit ungenügenden Mitteln und auf Grund unzureichender Vorarbeiten das schwierige Unternehmen der Durchstechung der Landenge von Panama, d. h. die Herstellung eines See-Kanales von Colon nach Panama, vom Atlantischen zum Stillen Ozean, durchführen wollte — eine wirtschaftliche Katastrophe, wie sie wohl einzig in ihrer Art dasteht, die das französische Volk fast eine Milliarde (938 Mill. M.) gekostet hat und von einem großen politischen Skandal begleitet war — ist an dieser Stelle nur in kurzen Mitteilungen auf die mannigfachen Wandlungen hingewiesen worden, die das Unternehmen seitdem erfahren hat, das nun von den Amerikanern, wenn auch mit riesigen, anfangs weit unterschätzten Opfern in absehbarer Zeit doch schließlich seiner Verwirklichung entgegengeführt werden wird. Noch sind die Schwierigkeiten zwar keineswegs überwunden, und selbst der Kampf der Befürworter des Niveau-Kanales gegen den von der amerikanischen Regierung mit Nachdruck vertretenen Schleusen-Kanal ist noch keineswegs ganz ausgefochten, die Arbeiten am Kanal sind aber jetzt soweit gediehen, die Pläne für den Schleusen-Kanal haben soweit feste Gestalt angenommen, daß ein Ueberblick über den Gesamt-Plan des Kanales, sowie Mitteilungen über einige besonders schwierige Stellen desselben, über den derzeitigen Stand der Arbeiten, über die bereits aufgewendeten und die bis zur Vollendung vermutlich noch erforderlichen Mittel hier wohl von Interesse sein dürften.

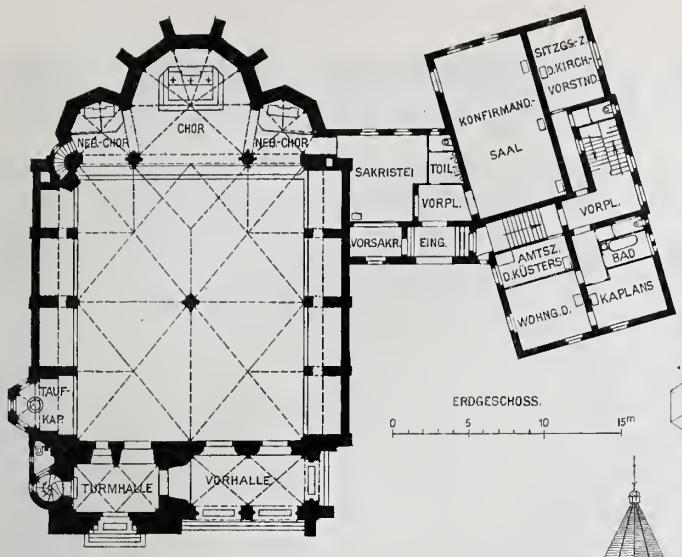
Die Franzosen hatten zur Verwirklichung des Planes einer Verbindung der beiden Meere die Wahl zwischen einem Schleusen- und einem Niveau-Kanal. Sie entschieden sich für den letzteren, da namentlich Lesseps nur einen solchen gelten lassen wollte und erklärte, daß nur ein Niveau-Kanal für den Wettbewerb im Weltverkehr in Betracht kommen könne. Sie wählten ferner die schmalste Stelle von Mittel-Amerika, den nur etwa 70 km breiten Isthmus von Panama für die Durchführung des Kanales, die für einen Niveau-Kanal besonders günstig schien, da man überhaupt dort nach allerdings oberflächlicher Prüfung nur geringe technische Schwierigkeiten erwartete. Bekanntlich ist von manchen Seiten, namentlich auch von amerikanischer, ein Kanal, und zwar nur ein Schleusen-Kanal, in der sogenannten Nicaragua-Linie befürwortet worden, die zwar mehr als dreimal so lang ist als die Panama-Linie, bei der jedoch der S. Juan-Fluß einerseits und die große Wasserfläche des Nicaragua-Sees anderseits eine erhebliche Verringerung der erforderlichen Arbeiten bedeuteten. Der Plan wurde erst endgültig verlassen, als die Amerikaner 1904 die Erbschaft der Franzosen antraten.

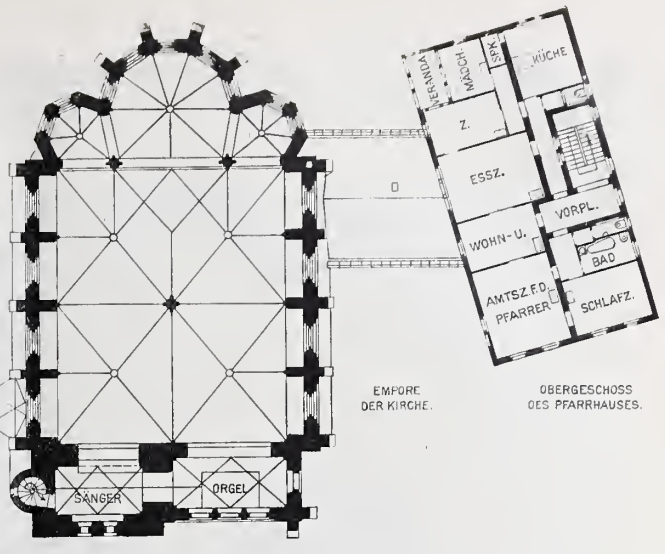
Als sich die französische Gesellschaft entschloß, einen Niveau-Kanal zu bauen, hatte man die Nachteile, die diesem Unternehmen hindernd im Wege standen, nicht genügend berücksichtigt. Einmal setzt die Flutwelle im stillen Ozean etwa 9 Stunden später ein, als im karaïbischen Meere (Atlantischen Ozean), sodann ist die Fluthöhe im letzteren nur gering, während sie im Stillen Ozean bei Springflut bis auf 6 und 7 m anwächst. Auf alle Fälle war daher am Stillen Ozean die Anlage einer großen Flutschleuse mit mehreren Kammern und den erforderlichen Wartebecken bei La Boca erforderlich. Die zweite Schwierigkeit bildeten die geologischen Verhältnisse auf der Landenge, die nur sehr oberflächlich untersucht waren. Man war daher überrascht, nicht nur im sogenannten Culebra-Einschnitt, der Durchbrechung des alten $2^1/_4$ km langen Hauptzuges der Cordilleren, Felsmaterial von sehr viel größerer Härte vorzufinden, als man erwartet hatte, sondern auch auf der Strecke von Gorgona und namentlich von Obispo bis Culebra, d. h. auf rd. 10 km Länge, ergaben sich später die Bodenverhältnisse derart, daß die Lockerung mittels Dynamit-Sprengungen erfolgen mußte. Die Kosten des Kanal-Aushubes erfuhren dadurch natürlich eine gewaltige Vermehrung gegenüber dem ursprünglichen Anschlag.

Die größte technische Schwierigkeit, die dem Niveau-Kanal entgegensteht, liegt aber in der Bewältigung der Wassermassen des Rio Chagres, des Hauptflusses auf der Landenge, der nordöstlich vom Culebra-Hügel in den Cordilleren entspringt und nach einem Laufe von rd. 164 km in der Nähe von Colon in das karaïbische Meer mündet. Der Fluß erreicht bei Bas Obispo die Kanallinie, ändert dort seinen von Ost nach West gerichteten Lauf in eine fast nördliche Richtung und kreuzt die Kanallinie. die dem Flußtale folgen muß, an nicht weniger als 22 Stellen. Die Wasserführung dieses Flusses unterliegt ungeheuren Schwankungen, die nach später ausgeführten Messungen von 15 cbm/Sek. in der Trockenperiode (Januar—Anfang April) bis zu 4670 cbm/Sek. während der Regenzeit nach heftigen Regengüssen betragen, die zuweilen innerhalb 24 Stunden ein Ansteigen des Wasserspiegels bis zu 10 m verursachen. Die Hochwassermassen dieses Flusses, wenigstens diejenigen, die zu einer Ueberflutung des Flußtales führen konnten, in welchem der Schiffahrtskanal in 40 km Länge geführt werden mußte, war von diesem Kanal auf alle Fälle fern zu halten. Zu diesem Zweck sollte der Fluß in seinem Mittellauf bei Gamboa, einige Kilometer westlich von Bas Obispo, durch eine große Talsperre abgefangen und sein Wasser von dort in einem die Kanallinie nicht berührenden neuen Bett zum Meere abgeleitet werden.

Diese großen technischen Schwierigkeiten, die hohen Kosten des Niveau-Kanales und die lange Zeitdauer für seine Herstellung führten schon die alte Gesellschaft kurz vor ihrem Bankerott dazu, den Gedanken eines Niveau-Kanales mit dem eines Schleusen-Kanales zu vertauschen. Dieser Plan wurde auch von der neu gebildeten französischen Gesellschaft (Compagnie Nouvelle du Canal de Panama), die 1895 an die Stelle der alten trat, festgehalten und weiter ausgearbeitet. Danach sollte der Chagres durch einen Staudamm in seinem Unterlauf aufgestaut und die ganze zum Teil sumpfige Ebene des Flußtales in einen großen Stausee verwandelt werden, dessen Wasserspiegel eine solche Höhenlage erhalten sollte, daß die kostspieligen Arbeiten für den Aushub der Kanalrinne auf dieser ganzen Strecke erspart oder doch wesentlich ver-

*) Die Ausführungen stützen sich einerseits auf Beobachtungen und unmittelbare Erkundigungen des Verfassers gelegentlich einer Bereisung des Kanalgebietes und auf die amtlichen jährlichen Berichte der amerikanischen Kanal-Kommission, welchen auch das Abbildungsmaterial entnommen ist.

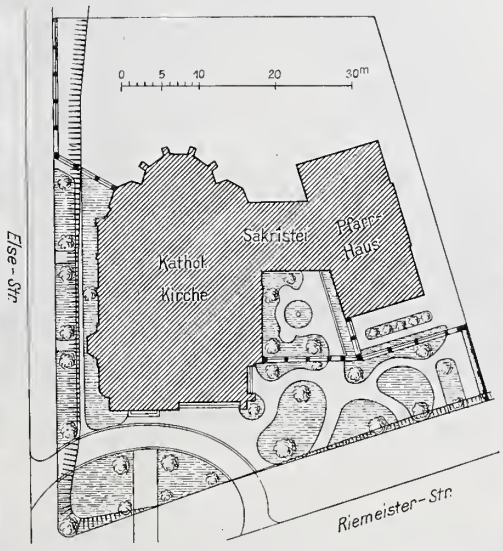


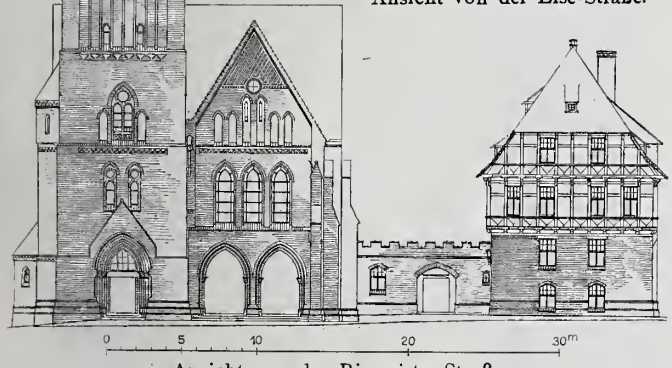


Die neue katholische Kirche in Zehlendorf bei Berlin.

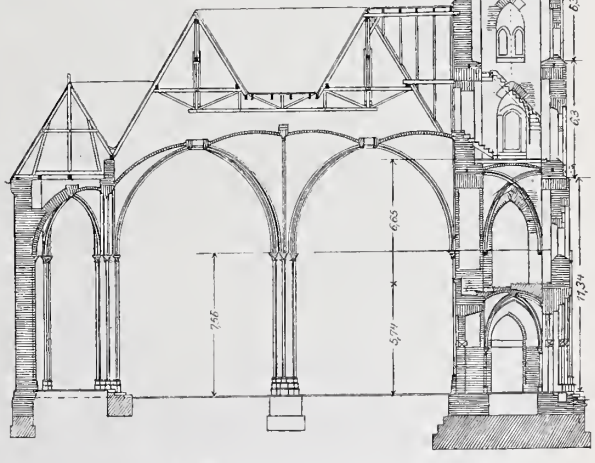
Architekt: Geh. Reg.-Rat Prof. Christoph Hehl in Charlottenburg.

Ansicht von der Else-Straße.





Ansicht von der Riemeister-Straße.

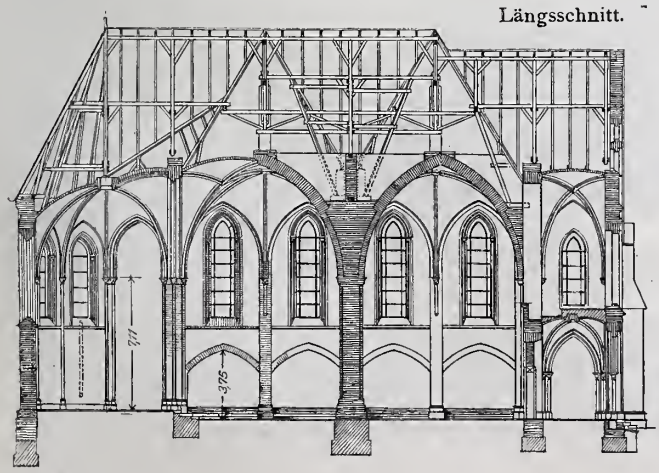


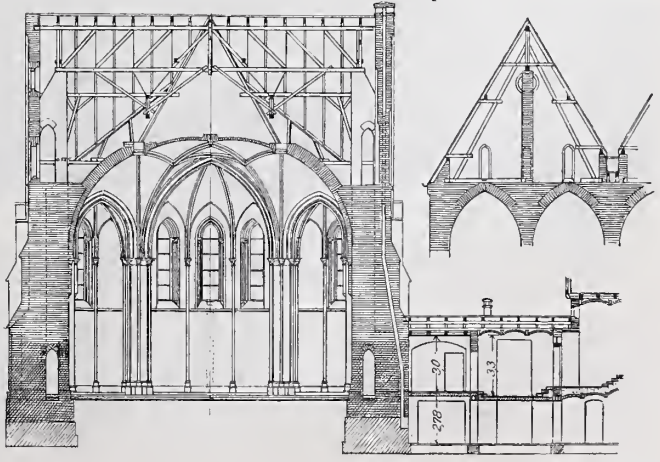
Längsschnitt durch den Turm.

Querschnitt vor dem Chor.

0 5 10 20 30m

Längsschnitt.

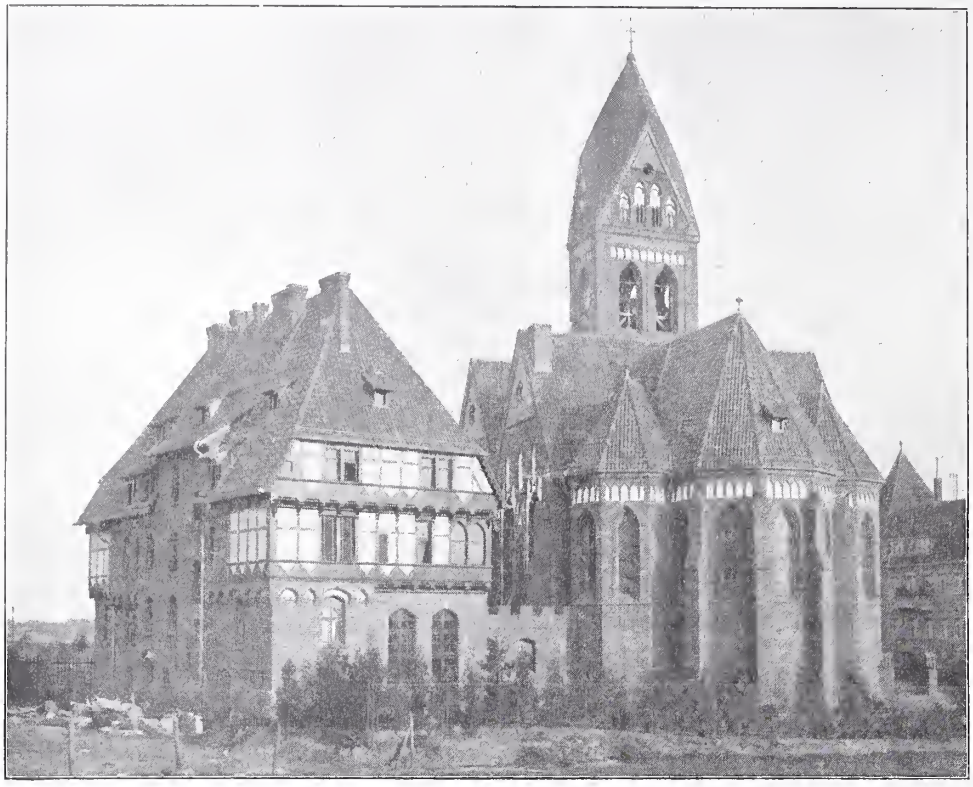




ringert würden, und daß namentlich auch der Culebra-Einschnitt nun eine sehr viel geringere Tiefe als bei einem Niveau-Kanal zu erhalten brauchte. Auf diese Weise würden gleichzeitig die Wassermassen des Chagres in sicherer Weise unschädlich gemacht. Natürlich mußten dann an beiden Enden des Kanales Schleusen den Aufstieg vom Meere zum Spiegel dieses Stausees vermitteln.

Diese Pläne fanden die Amerikaner vor, als sie am 4. Mai 1904 das Kanal-Unternehmen von der französischen Gesellschaft übernahmen. Sie fanden ferner einen Teil geleisteter Arbeit vor, der immerhin nicht ganz so geringfügig gewesen ist, wie oft angenommen und namentlich auch von den Amerikanern behauptet worden ist. Es ist vielmehr in der Zeit vom 1. Februar 1882, dem offiziellen Beginn der Arbeiten am Panama-Kanal, bis zu der erzwungenen Stillegung der Arbeiten im März 1889 ein ganz bedeutendes Stück Arbeit geleistet worden, besonders wenn man die damaligen technischen Hilfsmittel für die Bodenlösung mit den heutigen vergleicht. Dann hat allerdings bis zur Wiederaufnahme der Arbeiten i. J. 1895 durch die neue Kanal-Gesellschaft die Arbeit am Kanal 7 Jahre lang geruht und in dieser Zeit war nicht nur das kostspielige Arbeits-, Betriebs- und Eisenbahnmaterial schutzlos dem Verderben ausgesetzt und zwar in ausgesprochenem Tropenklima, sondern es wurde auch das ausgehobene Kanalbett durch Abschwemmungen in der Regenzeit, stellenweise auch durch bedeutende Erdrutsche insbesondere zwischen Culebra und Pedro Miguel, zum großen Teil wieder aufgefüllt. Die Arbeit der neuen Gesellschaft, welche mit dem kleinen Aktienkapital von nur etwa 50 Millionen M. arbeitete, mußte daher zuerst darauf gerichtet sein, die Kanalrinne zunächst wieder bis zur früheren Tiefe auszuheben. Damit wurden so ziemlich die ersten 3 Jahre ausgefüllt. Die Höchstzahl der beschäftigten Arbeiter betrug in dieser Zeit gegen 2600 Mann. Dann erst konnte eine etwas lebhaftere Tätigkeit am Culebra-Hügel einsetzen; die Arbeiterzahl stieg zeitweilig bis auf 3500, aber eine energische Förderung war mit den nicht genügend leistungsfähigen Maschinen und bei den knappen Geldmitteln nicht möglich. In 3 Jahren wurden knapp 3 Millionen cbm gefördert, eine Leistung, die im Januar 1909 von den Amerikanern in einem Monat erreicht wurde.

Die Frage, Schleusen- oder Niveau-Kanal, wurde, obgleich die Amerikaner bereits am 1. Mai 1904 den Kanal übernommen hatten, doch erst 2 Jahre später in dem jetzigen Sinne entschieden. Zwar hatte sich ein Ausschuß von Sachverständigen, den Präsident Roosevelt im September 1905 nach Washington berufen hatte und der aus 5 europäischen und 8 amerikanischen Ingenieuren von Ruf bestand, mit 8 Stimmen für einen Niveau-Kanal ausgesprochen, wobei die sämtlichen europäischen und 3 amerikanische Ingenieure in diesem Sinne stimmten, der Senat und der Kongreß schlossen sich aber, namentlich auf Betreiben Roosevelts, dem Votum der Minderheit an. Am 21. Juni 1906 sprach sich zunächst der Senat mit nur 5 Stimmen Mehrheit (36 gegen 31 Stimmen) für den Schleusen-Kanal aus und der Kongreß trat bald darauf diesem Beschlusse bei. Neben technischen und wirtschaftlichen Erwägungen haben hier auch



Choransicht.

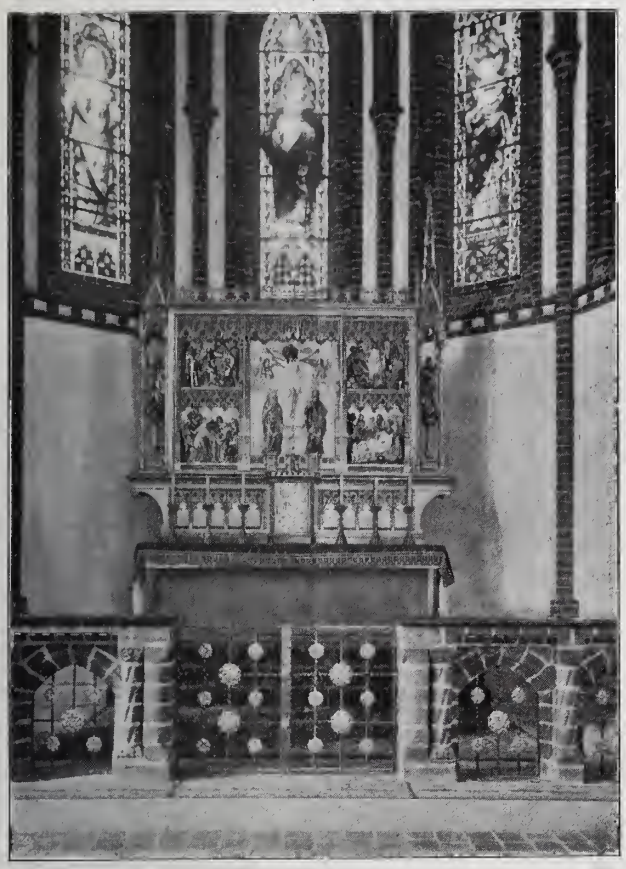
Ansicht von der Else-Straße.

Die neue katholische Kirche in Zehlendorf bei Berlin.

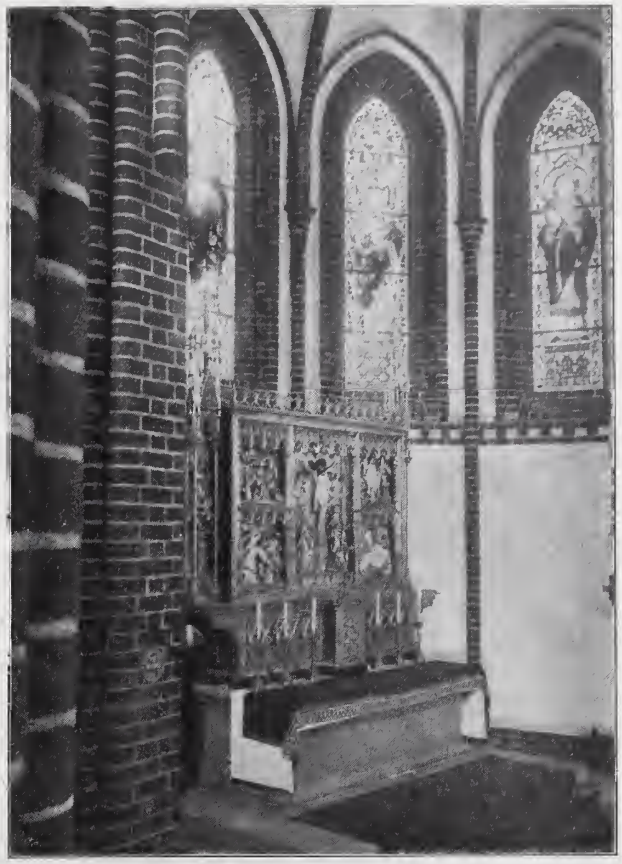
Architekt: Geh. Reg.-Rat Prof. Christoph Hehl in Charlottenburg.

jedenfalls politische Motive mitgesprochen, welche eine möglichst baldige Vollendung des Kanales als wünschenswert erscheinen ließen, die natürlich an einem Schleusen-Kanal

ihn der Lageplan, Abbildung 1, und das Längs- und Höhen-Profil, Abbildg. 2 (S. 186), dar. Der Kanal besitzt einschließlich der im Stillen und im Atlantischen Ozean auszubaggernden,



Kommunionbank und Hochaltar.



Seitlicher Blick in den Chor mit Hochaltar.

Schiff mit Mittelstütze.

Einzelheiten aus der Vorhalle.

Die neue katholische Kirche in Zehlendorf bei Berlin. Architekt: Geh. Reg.-Rat Prof. Christoph Hehl in Charlottenburg.

mit erheblich geringerem Aushub früher möglich sein mußte.

Der ursprüngliche Kanalplan hat noch mancherlei Wandlungen durchgemacht. In seiner letzten Form stellen

bis ins tiefe Wasser reichenden Fahrrinne eine Gesamtlänge von rd. 80 km; davon entfallen etwa 14 bezw. 12 km auf die erwähnten Fahrrinnen vor der Küste. Er besitzt

eine rd. 49,5 km lange, auf + 29,9 m über dem Mittelwasser-Spiegel des Stillen Ozeans liegende Scheitelhaltung, die durch den schon erwähnten 443 qkm großen Stausee des Chagres-Flusses gebildet wird, zu dessen Aufstauung ein Damm von entsprechender Höhe bei Gatun angelegt werden soll, während die letzten französischen Pläne diesen Staudamm bei Bohio, etwa 15 km weiter landeinwärts, vorsahen. Die Kanalsohle, die auf 13,7 m unter Wasserspiegel festgesetzt ist, schneidet bis Bohio gar nicht, von da bis Bas Obispo nur wenig in das Gelände ein, während auf der Strecke von Obispo bis Pedro Miguel, also dem Culebra-Einschnitt, sich das Gelände im höchsten Punkte bis zu rd. 95 m über dem mittleren Meeresspiegel erhebt, sodaß also hier eine größere Einschnittstiefe bis zu rd. 83 m erreicht wird.

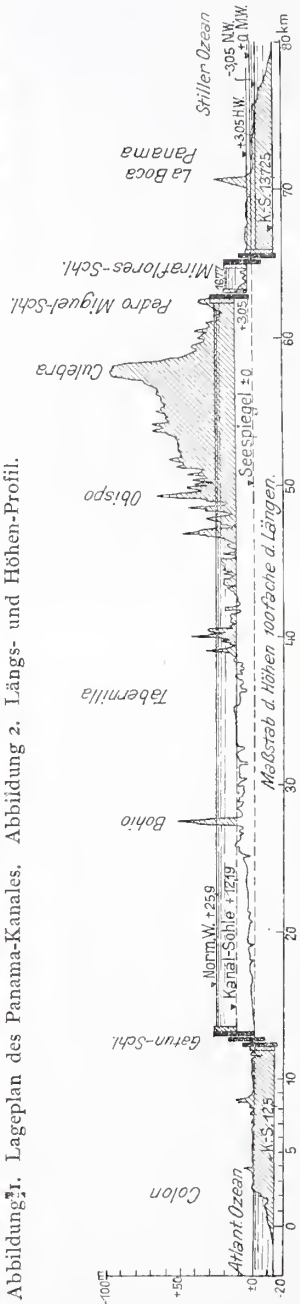


Abbildung 2. Lageplan des Panama-Kanales. Abbildung 2. Längs- und Höhen-Profil.

Den Aufstieg vom Atlantischen Ozean vermitteln drei Schleusen, die neben dem Gatun-Damm angelegt werden und als Doppelschleusen, die bei 305 m Ges.-länge jetzt 33,55 m Breite und 13 m Tiefe erhalten sollen, die größten bisher ausgeführten Schleusen darstellen werden. Für die größten Handelsschiffe hätte eine Breite von 30,5 m genügt, die auch ursprünglich angenommen war; mit Rücksicht auf den neuesten großen Kriegsschifftyp der sogen. „Dreadnoughts" ist aber im Frühjahr 1908 die größere Breite beschlossen worden. Für den Aufstieg von der pazifischen Küste werden ebenfalls drei Schleusen gleicher Abmessung notwendig, doch sind diese auf zwei Punkte verteilt und zwar sind bei Miraflores, etwa 6½ km von der Küste, 2 Schleusen angeordnet, und etwa 3 km weiter nördlich, bei Pedro Miguel, wird die dritte Schleuse erbaut. Dazwischen liegt ein kleiner Stausee, dessen Wasserspiegel auf + 16,77 m über dem Meeresspiegel gehalten wird.

Diese Anordnung der Schleusen am pazifischen Ozean weicht wesentlich von dem ursprünglichen amerikanischen Plane ab, der sich bereits in der Ausführung befand. Anfangs wollte man die beiden äußeren Schleusen dicht an die Küste legen und den Rio Grande-Fluß, der in der Nähe des Culebra-Hügels aus einer größeren Anzahl wasserreicher Quell-Flüsse entsteht und nach einem Lauf von nur 16 km Länge längs der Kanallinie in den Stillen Ozean mündet, durch Anlage mehrerer mächtiger Dämme, von denen der Hauptdamm bei La Boca vorgesehen war, in einen Stausee verwandeln, der eine Länge von rd. 9,5 km erhalten hätte. Mit der Dammschüttung wurde im Frühjahr 1908 begonnen; der Untergrund zeigte sich aber so unzuverlässig, daß die Herstellung des Dammes und namentlich der Schleusen dort nur mit den größten Schwierigkeiten möglich gewesen wäre, um so mehr, als auch brauchbares Material zur Dammschüttung weit hergeführt werden mußte. Ausschlaggebend waren aber schließlich militärische Gesichtspunkte, da die Schleusen dem tieferen Wasser der See so nahe gelegen hätten,

daß im Kriegsfalle eine Beschießung und Zerstörung derselben leicht möglich gewesen wäre. In der neuen Lage bei Miraflores, 16,5 km landeinwärts, ist diese Gefahr nicht mehr vorhanden. Dort liegen auch die Gründungsverhältnisse günstiger. Natürlich mußte nun der vom Meer bis zur Schleuse reichende Niveau-Kanal um die gleiche Strecke verlängert werden, was einer erheblichen Vermehrung der Erdarbeiten entspricht, wenn auch anderseits die großen Dämme bei La Boca erspart werden.

Der eigentliche Kanal endet jetzt auf der Seite des karaïbischen Meeres bei Mindi, an der Limon-Bucht. Die Franzosen beabsichtigten seine Fortführung als Binnenkanal bis Colon, da sie in der Bucht Versandungs- und Sturmgefahr fürchten. Nach dem amerikanischen Plan ist die Bucht durch Wellenbrecher, die von Colon bezw. dem gegenüber liegenden Pt. Toro ausgehen, abgeschlossen, sodaß nur eine Einfahrt von 305 m verbleibt. Die Bucht ist dann einerseits als Hafen, anderseits als Ablagerungsplatz für die Baggermaterialien auszunützen. Als Verbindung zur Kanalmündung bei Mindi ist eine 152 m breite Schiffahrtsrinne auszubaggern. Die Breite des Kanales im breiteren Teile des Stausees beträgt 305, später 152 m. Im Culebra-Einschnitt war auf eine Länge von 7,5 km ursprünglich nur eine Breite von 61 m vorgesehen an der Sohle, von 91 m in Wasserspiegelhöhe. Im Oktober 1908 wurde jedoch eine Verbreiterung auf 91 m in der Sohle und 122 m in Wasserspiegelhöhe genehmigt, was wieder eine sehr erhebliche Mehrförderung bedeutet, die hier um so ausschlaggebender für die Kosten ist, als es sich um Felsmaterial handelt. Die Schiffahrtsrinne von La Boca zum tiefen Wasser ist ebenfalls in einer Breite von 152 m vorgesehen und wird östlich durch einen Wellenbrecher geschützt, der von der Mündung des Rio Grande parallel zum Kanal bis zur Noas-Insel geführt ist.

Die Leitung der Kanalausführung ist militärisch geordnet. An der Spitze der Kanalbehörde steht z. Zt. Oberst Goethals, zugleich Chef-Ingenieur für die Ausführung, nachdem vorher ein mehrfacher Wechsel in der Stelle des Chef-Ingenieurs eingetreten war. Ihm fällt die Gesamt-Verantwortung zu. Die Ausführung der Arbeiten erfolgt in eigener Regie, nachdem eine Ausschreibung keine günstigen Ergebnisse gehabt hatte. Die ganze Kanalstrecke ist jetzt in 3 Haupt-Abteilungen geteilt: die atlantische Abteilung, von etwa 35,5 km Länge, die von Tabernilla die gesamten Anlagen nach Norden zu umfaßt, also auch den Gatun-Damm nebst Schleusen und die Hafenanlagen bei Colon; die mittlere Abteilung, die von Tabernilla bis Pedro Miguel reicht, also den Culebra-Einschnitt und die Schleuse bei Pedro Miguel umfaßt; schließlich die pazifische Abteilung von Pedro Miguel bis zum Tiefwasser des pazifischen Ozeans, umfassend die Schleusen bei Miraflores und die Bauten an der Mündung.

Die eigentlichen Kanalarbeiten konnten erst 1906 mit Nachdruck in Angriff genommen werden, nachdem die Entscheidung der Regierung für den Schleusenkanal gefallen war. Inzwischen war man aber keineswegs untätig gewesen, hatte vielmehr in großzügiger Weise erst gesunde Vorbedingungen für eine gedeihliche Arbeit geschaffen, eine Rücksicht, welche die Franzosen sehr zu ihrem Nachteil vernachlässigt hatten. In hygienischer Beziehung hatten die Amerikaner geradezu trostlose Zustände angetroffen. Die Sterblichkeit unter den ständigen Bewohnern der Landenge und namentlich unter den Arbeitern war eine so große, daß, um einen gedeihlichen Fortgang der Arbeiten zu ermöglichen, hier zunächst mit allem Nachdruck eingegriffen werden mußte. Was in dieser Hinsicht an sanitären Einrichtungen unter dem Einfluß und der Mitarbeit der amerikanischen Aerzte, mit dem Chefarzt Dr. Gorgas an ihrer Spitze, in der etwa 16 km breiten Kanalzone geschaffen worden ist, welche die Amerikaner von der Republik Panama erworben hatten, was namentlich in den beiden Hafenstädten Colon und Panama nach dieser Richtung erreicht ist, steht wohl einzig da. Schmutzige, vernachlässigte Städte wurden in reinliche und gesunde, gut gepflasterte, kanalisierte und mit frischem Trinkwasser versorgte Städte umgewandelt, der von Fieber und Dysenterie heimgesuchte Landstrich wurde in ein Gebiet verwandelt, dessen Gesundheitsverhältnisse sich so gehoben haben, daß seit 2 3/4 Jahren kein Fall von gelbem Fieber mehr vorgekommen ist. Großartig sind namentlich die Wasserversorgungs-Anlagen, die in der Kanalzone geschaffen wurden und zumeist in der Anlage von Stauweihern bestehen, zu denen als Beihülfen für einzelne höher gelegene Flächen noch Pumpstationen hinzutreten. Insgesamt sind für diese Zwecke allerdings sehr beträchtliche Summen ausgegeben worden, die nahezu 59 Mill. M. (14 Mill. Doll.) bis heute erreichen. Einbegriffen sind darin die Anlagen für eine gesunde Unterbringung der Arbeiter, Aufseher und Ingenieure, Gebäude für Verwaltung und Bureaus verschiedener Art, auf welche ein sehr beträchtlicher Teil der Kosten entfällt.

Erwähnt werden müssen auch die nicht unbeträchtlichen Nebenarbeiten, die durch die Verlegung des Chagres-Flusses auf den Strecken erforderlich werden, wo dieser das auszuhebende Kanalbett kreuzt und dieses immer wieder zuschlemmen würde. Schließlich ist als eine nicht unwesentliche Nebenarbeit auf die teilweise Verlegung und den Ausbau der bereits vorhanden gewesenen Eisenbahn zwischen Colon und Panama hinzuweisen. Der Eisenbahn ist für diese Zwecke eine Anleihe von 21 Mill. M. (5 Mill. D.) überlassen worden.

Bei der Abschätzung der Kosten des Kanales sind die Amerikaner zunächst in denselben Fehler verfallen, wie die Franzosen, indem sie dieselben viel zu niedrig veranschlagten. Allerdings hat der Plan seit der Uebernahme des Kanales durch die Amerikaner so beträchtliche Veränderungen und Erweiterungen erfahren, auf die schon vorhin hingewiesen wurde, daß damit auch eine sehr erhebliche Steigerung der Kosten begründet werden kann. Der ursprüngliche Anschlag für den Schleusenkanal schloß einschl. der Eisenbahnanleihe mit nur 588 Millionen M. (140 Mill. Dollar) ab, von denen 168 Mill. M. (40 Mill. D.) für die Erwerbung aller Rechte und allen Besitzes der zweiten französischen Gesellschaft, 42 Mill. M. (10 Mill. D.) für die Erwerbung der Kanalzone von der Republik Panama aufgewendet werden mußten, sodaß nur noch 357 Mill. M. (85 Mill. D.) für die eigentlichen Bauarbeiten am Kanal verblieben. Dieser Betrag ist bereits am 1. Dezember 1908 überschritten gewesen, denn es war damals bereits ein Betrag von 369,5 Mill. M. (fast 88 Mill. D.) verausgabt.

Diese Ausgaben verteilen sich wie folgt:

1. Zivilverwaltung	2,50	Mill. D.	=	10 500 000 M.
2. Gesundheitswesen	7,72	„	=	32 424 000 „
3. Verbesserungen in den Städten u. d. Kanalzone	6,14	„	=	25 788 000 „
4. Betriebsmaterial und Maschinen	33,98	„	=	142 716 000 „
5. Planung und Bauausführung	37,62	„	=	158 004 000 „
zusammen	89,96	Mill. D.	=	369 432 000 M.

Im Nachstehenden sollen die Bauarbeiten, insbesondere das interessanteste und wichtigste Bauwerk, der Gatun-Damm, sodann der Einfluß der verschiedenen Planänderungen auf die Kosten, noch näher besprochen und dann Angaben über die Schätzung der voraussichtlichen Kosten nach dem jetzigen Plan gemacht werden. —

(Schluß folgt.)

Vermischtes.

Bund Deutscher Zivil-Ingenieure. Auf einer Versammlung deutscher Zivil-Ingenieure, die am 28. März d. J. in Hannover stattfand und aus allen Teilen Deutschlands besucht war, wurde ein „Bund Deutscher Zivil-Ingenieure“ mit dem Ziel der Hebung des Standes und der Wahrung der idealen und materiellen Interessen des Berufes gegründet. Der Bund umschließt wirtschaftlich unabhängige oder in einer Gemeinschaft selbständig tätige Ingenieure. Er findet seine Parallele in dem „Bund Deutscher Architekten“ und läßt auch für sein Teil die schon seit einiger Zeit beobachtete Tendenz nach einer Sonderung der Berufsarten zu entschiedenerer Vertretung ihrer eigenartigen Interessen erkennen. Es ist das zweifellos ein Ausfluß sowohl der zunehmenden Ausbreitung der fachlichen und wirtschaftlichen Arbeitsgebiete der einzelnen Berufsarten, wie der Gestaltung des Wirtschaftslebens unserer Tage. Die Zeit der Beobachtung ist noch zu kurz, um erkennen zu können, ob die Spezialisierung der Fächer gegenüber dem früheren Zustand ihrer Zusammenwirkung Vorteile oder Nachteile bringt. Das Symptom an sich ist interessant und bedarf der sorgfältigsten Beachtung. —

Grabdenkmal für den verstorb. Geh. Hofrat Prof. Weißbach in Dresden. Zur Erlangung von Entwürfen für ein Grab-Denkmal Weißbach's wurde ein beschränkter Wettbewerb ausgeschrieben. Zur Uebernahme des Preisrichter-Amtes hatten sich bereit erklärt die Hrn. Brt. Prof. K. Diestel, Geh. Brt. Grimm, Prof. Dir. Lossow, Ob.-Brt. Karl Schmidt und Prof. Schumacher in Dresden, sowie Brt. Weidenbach in Leipzig. Von 17 Entwürfen entschied man sich einstimmig für den Entwurf K. W., als deren Verfasser sich die Dresdener Architekten Schilling & Graebner ergaben. Dieser Entwurf ist auch zur Ausführung gekommen. Zur Errichtung des Denkmales standen im ganzen 1913 M. zur Verfügung; es war möglich, nicht nur das Grabdenkmal selbst zu schaffen, sondern auch

die Ablösung der Grabstelle als Erbbegräbnis zu erreichen. Die Uebergabe des Grabdenkmals auf dem Annen-Friedhof in Dresden an der Chemnitzer Straße an die Witwe des Verstorbenen erfolgte vorigen Herbst.

Im Namen des Ausschusses spricht der Unterzeichnete nachträglich noch allen denen, welche an dem Zustandekommen dieser Ehrung teilnahmen, den innigsten Dank aus, dem sich die Witwe des Verstorbenen mit aufrichtigster Dankbarkeit und wahrer Freude für die betätigte Verehrung anschließt. —

Brt. H. Viehweger in Dresden.

Wettbewerbe.

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Denkmal für Großherzog Friedrich I. in Mannheim. Bei der endgültigen Gestaltung der Abschluß- und Umrahmungs-Wandungen des Friedrichs-Platzes in Mannheim hatte Bruno Schmitz den Gedanken verfolgt, den Straßenzug in der Längsachse des Platzes, im Zuge der Heidelberger-Straße, mit einem Triumphbogen zu überspannen und unter ihm das geplante Denkmal des Großherzogs aufzustellen. Der schöne Gedanke begegnete jedoch vielfachem Widerspruch in Mannheim, der so stark wurde, daß sich der große Denkmal-Ausschuß entschloß, das Denkmal im östlichen Halbkreis des Platzes vor dem Eingang zur Augusta-Anlage aufzustellen. Für das Denkmal sind 350 000 M. gesammelt. Die Entwürfe sollen auf dem Wege des Wettbewerbes gewonnen werden, wobei noch unentschieden gelassen ist, ob der Wettbewerb auf im Großherzogtum Baden dauernd ansässige oder als Badenser geborene Künstler beschränkt bleiben oder auf die gesamte deutsche Künstlerschaft ausgedehnt werden soll. Im ersteren Falle soll Prof. Dr. Bruno Schmitz besonders zugelassen sein. Es werden für den Wettbewerb 3 Preise von 5000, 4000 und 3000 M. zur Verfügung stehen; doch kann nach dem Ermessen des Preisgerichtes die Gesamtsumme der Preise von 12000 M. in andere Abstufungen oder in gleiche Preise, jedoch mit der Maßgabe zerlegt werden, daß kein Preis unter 3000 M. betragen darf. Das Preisausschreiben ist in Bälde zu erwarten. —

Wettbewerbe in Oesterreich. Die Entwürfe für den Neubau eines „Technischen Museums für Industrie und Gewerbe in Wien, werden zum Gegenstande eines auf Wiener Architekten beschränkten Wettbewerbes gemacht, für den 3 Preise von je 5000 Kr. angesetzt sind. Frist 5. Juni 1909. Im Preisgericht die Hrn. Ob.-Brt. Ludw. Baumann, Sektionschef Dr. Franz Berger, Ob.-Brt. Jul. Koch usw. — Zur Erlangung von Entwürfen für die Erbauung eines Mozart-Hauses in Salzburg ist ein engerer Wettbewerb in Aussicht genommen, in dem Preise in der Gesamtsumme von 15000 Kr. verheißen werden. Bei dem Salzburger Musikfest 1910 soll die Grundsteinlegung stattfinden. —

Zu einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Rathauses und die Aufteilung eines größeren Baublockes in Wittenau bei Berlin waren vom Gemeindevorstand 9 Berliner Architekten aufgefordert worden. Dem Preisgericht gehörten u. a. die Hrn. Mag.-Brt. Prof. O. Stiehl in Berlin, Stadtbrt. Egeling in Schöneberg, Reg.- u. Brt. Herrmann in Berlin, Stadtbrt. Kiehl in Rixdorf und Gem.-Bmstr. Klinner in Wittenau an. Der ausgesetzte Preis von 2000 M. wurde dem Entwurf „Zuerst die Platzfronten" des Hrn. Arch. Fritz Beyer in Schöneberg zugesprochen und der Entwurf auch zur Ausführung empfohlen. Die Entwürfe der Hrn. Reg.-Bmstr. Alfred Boehden in Berlin und Prof. Otto Kuhlmann in Charlottenburg wurden durch eine lobende Erwähnung ausgezeichnet. Sämtliche Entwürfe sind vom 13.—17. April in der Aula der Schule zu Borsigwalde öffentlich ausgestellt. —

In einem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die architektonische Ausgestaltung eines Wasserturmes in Hannover, beschränkt auf die in Hannover ansässigen Architekten, liefen 37 Arbeiten ein. Den I Preis von 1500 und den III. Preis von 750 M. errang Hr. H. Waldvogel; den II. Preis von 1000 M. Hr. H. Schaedtler. Zum Ankauf wurden empfohlen Entwürfe der Hrn. Saran & Dissmer, sowie E. Lorenz. Ausstellung sämtlicher Entwürfe bis mit 15. April im Festsaal des alten Rathauses in Hannover. —

Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die gartenkünstlerische Ausschmückung eines Geländes am Bardowicker-Wall in Lüneburg wurde mit 93 Entwürfen beschickt, von welchen 8 vom Wettbewerb ausgeschlossen werden mußten und 8 auf die engere Wahl kamen. Den I. Preis gewann Hr. Gartenkünstler M. E. Ferber in Hamburg; den II. Preis errangen die Obergärtner Glum und Boscs in Cottbus. Der III. Preis wurde der gemeinsamen Arbeit der Hrn. Arch. Otto Lüer und Gartenkünstler W. Hennigs in Hannover zuerkannt. Zum Ankauf empfohlen wurde der Entwurf der Hrn. Obergärtner H. Braband, Reg.-Bfhr. H. Halfeld und Gartenkünstler H. A. Werhahn in Hannover.

Zum Wettbewerb Realschulgebäude Kufstein (vergl. No. 4, S. 159) erhalten wir verschiedene Zuschriften, von denen die eine dringend eine Abänderung des Maßstabes der Grundrisse fordert (jetzt 1 : 100), der zu ganz unhandlichen Blättern bis zu 1qm Größe führe. Außerdem wird die allgemeine Fassung des Wettbewerbes getadelt, soweit dabei die Frage des Urheberrechtes, der Ausschluß des Rechtsweges gegen die Entscheidung des Preisgerichtes usw. in frage kommen. Wir gehen auf diese Seite der Angelegenheit, da diese Fragen jetzt häufiger angeschnitten werden, in einem besonderen Artikel noch ein. —

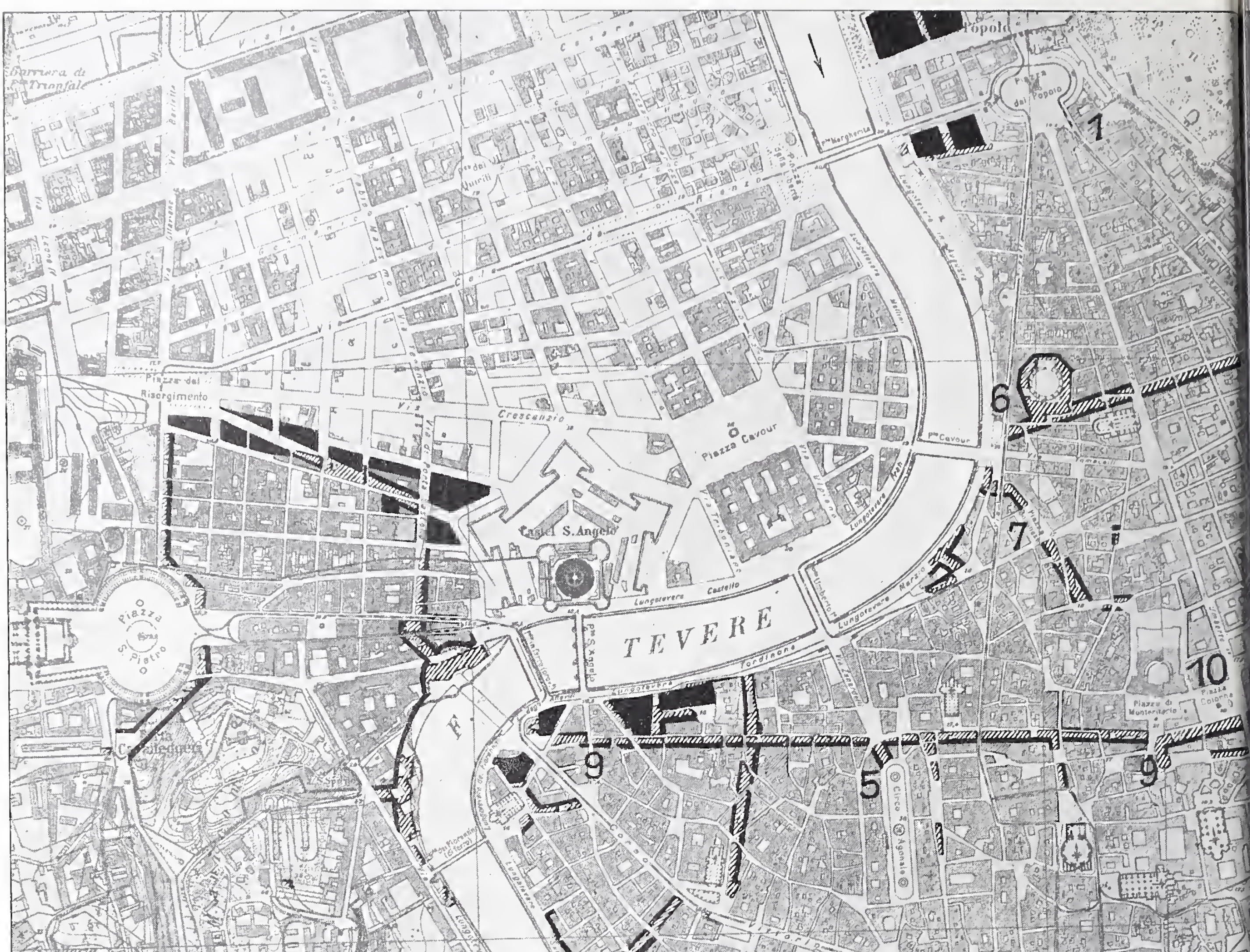
Vorbehalt, Empfehlung und Vollziehung des Ankaufs nicht preisgekrönter Entwürfe. Bei der Durchführung des Wettbewerbes zur Erlangung von Entwürfen für ein Gymnasium in Arnstadt hat sich ein Fall abgespielt, der auch anderwärts eingetreten ist und eine grundsätzliche Betrachtung verdient. Wie wir auf S. 664 Jahrgang 1908 der „Deutschen Bauzeitung" berichteten, ist in diesem Wettbewerb die hohe Zahl von 284 Entwürfen eingelaufen, eine Arbeitsleistung der deutschen Architektenschaft und eine freiwillige Gabe an die Stadt, zu deren materiellem Wert die Summe der seitens der Stadt Arnstadt gewährten Preise in einem nur ganz bescheidenen Verhältnis stand. Nun hat die Durchführung dieses Wettbewerbes insofern eine erfreuliche Tatsache ergeben, als nach einer Mitteilung des Magistrates von Arnstadt an uns der mit dem I. Preis ausgezeichnete Entwurf zur Ausführung bestimmt wurde. Wie wir annehmen, was aus der Zuschrift nicht zu erkennen ist, durch seine Verfasser. Diese Möglichkeit war schon im Preisausschreiben in Aussicht gestellt. Weiterhin jedoch war auch das Recht — lediglich das Recht — vorbehalten, nicht preisgekrönte Entwürfe anzukaufen. Die natürliche Logik folgert jedoch hieraus, daß auch die Mittel zur Ausübung des vorbehaltenen Rechtes vorhanden sind und daß der „Wille zur Tat" in diesem Falle nichts anderes als eine selbstverständliche Folge dieses vorbehaltenen Rechtes ist, wenn durch die Entscheidungen des Preisgerichtes der Ausübung dieses Rechtes der Boden bereitet ist. Das letztere ist auch geschehen: das Preisgericht hat 2 Entwürfe zum Ankauf empfohlen. Die Stadt Arnstadt hat den Ankauf jedoch abgelehnt mit der Begründung einmal, daß Mittel zum Ankauf nicht bereit ständen und daß der Magistrat sich „lediglich das Recht zum Ankauf vorbehalten, denselben nicht einmal in Aussicht gestellt" habe. Man wird diesen spitzfindigen Beschluß des Gemeinderates angesichts der großen Sympathie, welche die deutsche Architektenschaft der Aufgabe der Stadt Arnstadt entgegengebracht hat, nur bedauern können. Gewiß, das starre, formale Recht steht auf der Seite der Stadt; darüber hinaus jedoch pflegt es gemeinhin im Verkehr unter Menschen etwas zu geben, was die starre Rechtsform zu mildern imstande ist, namentlich wenn die Gegenseite so viel Aufopferung gezeigt hat, wie es durch die Einsendung von 284 Entwürfen geschehen ist. Wie verschieden haben doch andere, nicht größere Städte wie Arnstadt gehandelt. Es sei nur auf ein etwa gleichzeitiges Beispiel hingewiesen. Die Oberamtstadt Blaubeuren in Württemberg hatte in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres die Entwürfe gleichfalls zum Neubau eines Schulgebäudes zum Wettbewerb gestellt. Vorbehalten war der Ankauf von 3 nicht preisgekrönten Entwürfen; die bürgerlichen Kollegien der lobesamen Stadt Blaubeuren sind jedoch in ihrer Entscheidung über diesen Vorbehalt hinausgegangen und haben nach den Vorschlägen des Preisgerichtes den Ankauf von 4 statt 3 Entwürfen beschlossen. Sie haben damit ihrer Anerkennung für die der Stadt gewidmete große Arbeit und den beteiligten Architekten ihre Sympathie zum Ausdruck gebracht. Das Fach weiß ihr diese Haltung zu danken.

Das Verhalten von Arnstadt bringt erneut die Grundsätze für das Verfahren bei Wettbewerben in Erinnerung, die der „Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine" aufgestellt hat und in welchen die Preisrichter ermahnt werden, ihre Namen nur dann einem Preisausschreiben zu widmen, wenn diese Grundsätze erfüllt sind. Für den vorliegenden Fall bedeutet das, daß von einem Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe in einem Ausschreiben nur dann gesprochen werden sollte, wenn auch die Mittel zum Ankauf bereit stehen und der Wille zu letzterem tatsächlich vorhanden ist. —

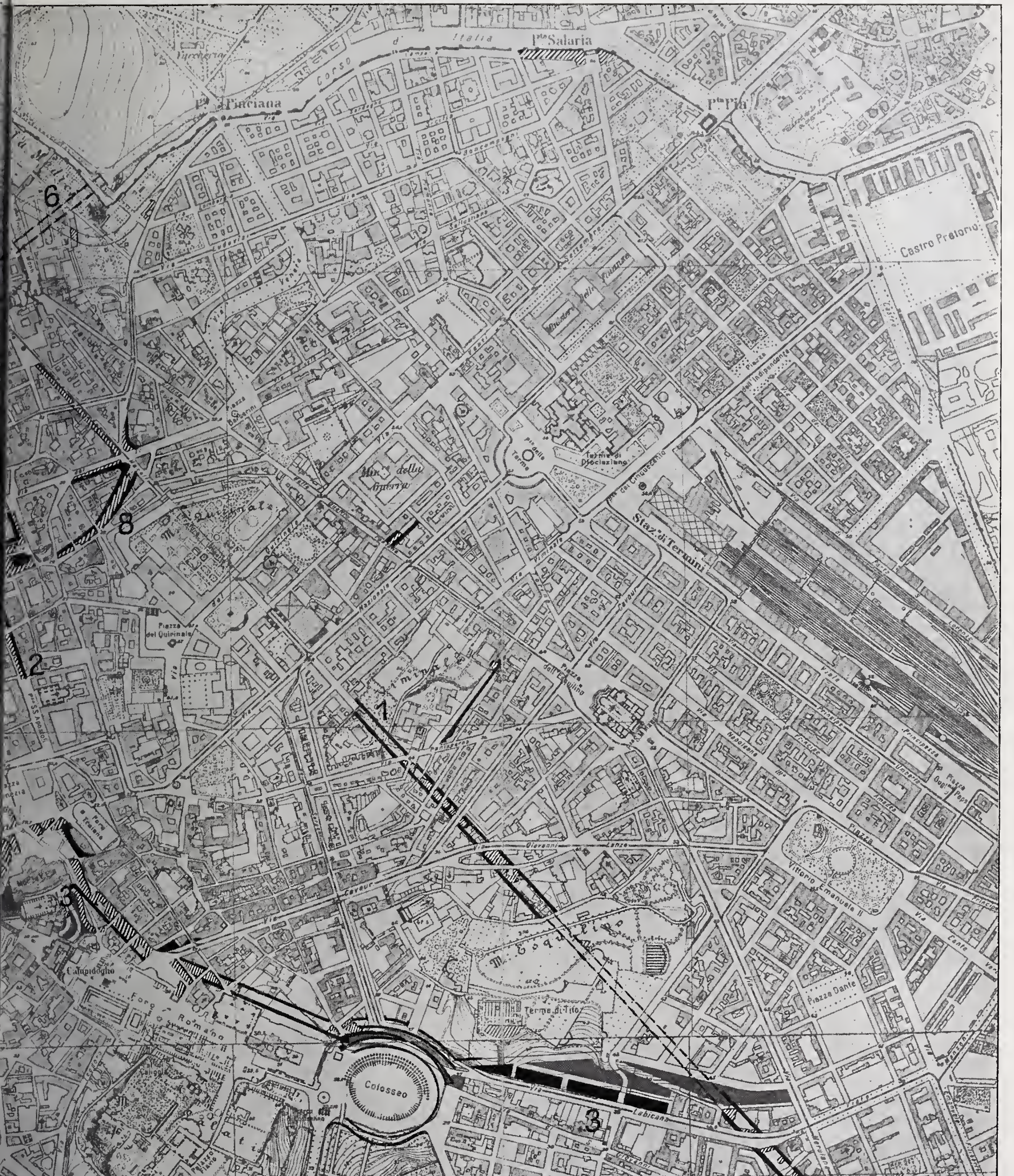
Inhalt: Die neue katholische Kirche in Zehlendorf bei Berlin. — Vom Panama-Kanal. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Die neue katholische Kirche in Zehlendorf bei Berlin.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



EIN NEUER STADTBAUPLAN FÜR ROM. * INGENIEUR: EDMONDO SANJUST DI TEULADA IN MAILAND. * GEPLANTE VERÄNDERUNGEN IM BEBAUTEN TEIL VON ROM. * (DIE SCHRAFFIERTEN FLÄCHEN BEDEUTEN ABZUBRECHENDE BAULICHKEITEN, DIE SCHWARZEN FLÄCHEN SIND NEUBAUTEN.) * *



P.ta Salaria
P.ta Pinciana
P.ta Pia
Corso d'Italia
Castro Pretorio
Terme di Diocleziano
Staz. di Termini
Piazza del Quirinale
Campidoglio
Foro Romano
Colosseo
Terme di Tito
Labicana
Piazza Vittorio Emanuele II
Piazza Dante
Ninfeo di Nerone
P.za S. Giovanni in Laterano
1
2
3
6
8

Vorder-Ansicht des Hauses Immich in Zehlendorf-West, Georgen-Straße 6.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº 27. BERLIN, DEN 3. APRIL 1909.

Wohnhäuser von Reg.-Bmstr. Ludwig Otte in Groß-Lichterfelde bei Berlin.

Haus Immich in Zehlendorf-West, Georgen-Straße 6.

Hierzu die Abbildungen S. 176 und 177.

Das Wohnhaus Immich sollte — im Inneren wie durch das Aeußere — das Behagen erwecken, das wir empfinden in und vor den alten bürgerlichen Wohnhäusern aus der Zeit unserer Großeltern. Daher ist es an der Straße niedrig und breit gelagert und hat den Eingang in der Mitte.

Der Mitteleingang bedingt bei guter Beleuchtung immer eine ziemlich breite und tiefe Diele; um diese nicht allzu groß werden zu lassen, wurde nach dem Vorbilde der Kaufmannshäuser in den Hansestädten ein am Eingang liegender Teil der Diele durch Glaswände abgetrennt (Abbildung S. 176). In Hamburg nannte man diesen Glasverschlag „Zibürken“; er diente als Aufenthaltsort des mit Näharbeiten beschäftigten Dienstmädchens, dem die Bedienung der Haustür oblag. Beim Hause Immich ließ sich die Anlage derart nach der Sonne richten, daß der Glasabschlag nach Südosten zu liegen kam und trefflich als Pflanzenraum dient; da hinein hat man von der Diele aus einen reizvollen Einblick. Die Wohnräume und Wirtschaftsräume lehnen sich an der anderen Seite in ununterbrochenem Zuge an die Diele an.

Meist wird der Architekt zu einer ihm noch fremden Familie gerufen, deren Wohn-Bedürfnisse er in allzu kurzer Zeit zu ergründen suchen muß. Im vorliegenden Falle kannte der Künstler die Familie seit längerer Zeit; als dann plötzlich der Gedanke auftauchte, ein Haus zu erbauen und sehr bald ein geeignetes Grundstück gefunden war, konnte er, ohne daß erst ein Programm entwickelt werden mußte, einen in allen Teilen durchgearbeiteten Entwurf vorlegen, der dann auch ohne die geringste Aenderung zur Ausführung gebracht wurde. So gut geht es dem Baukünstler aber nicht immer. —

Wohnhaus des Herrn Dr. Otto Hoffmann in Grunewald, Wangenheim-Straße 37/39.

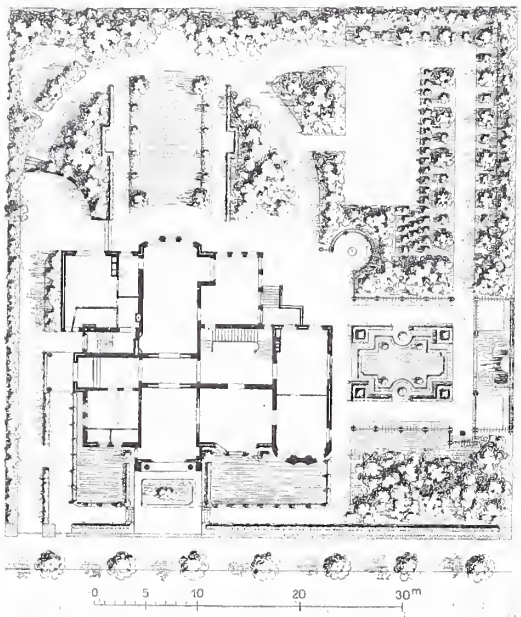
Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 177.

Im Gegensatz zum Wohnhaus Immich in Zehlendorf, bei welchem auf Gestaltung einer geräumigen Diele ein besonderer Wert gelegt war, hat in dem Hause Dr. Otto Hoffmann in Grunewald die Diele kaum größere Abmessungen, als der bequeme Verkehr im Hause sie erfordert; dagegen ist auf eine stattliche Folge der Gesellschafts-Räume erhöhtes Gewicht gelegt. Der Durchgang zwischen Speisezimmer und Herrenzimmer ist nach dem Garderoben-Vorraum durch eine große Glastür abgeschlossen, nach der Diele ist er ganz offen; mit Speise-Zimmer und Herrenzimmer ist er durch breite Schiebe-Türen verbunden, so daß der Uebergang von einem Raum zum anderen sich fast unmerklich vollzieht. Wenn, namentlich im Sommer, alle Türen geöffnet sind, empfängt der in das Haus Eintretende einen recht statt-

lichen und weiträumigen Eindruck. Bei der Gestaltung der vorderen Wohnräume wie auch des Speise-Zimmers mußte in besonderem Maße Rücksicht genommen werden auf die Unterbringung wertvollen Mobiliars, das für die frühere Mietwohnung des Besitzers gefertigt war.

Im ersten Obergeschoß sind die Schlafräume der Eltern, der Kinder und der Dienstboten je durch einen kleinen Vermittelungsraum mit einem Badezimmer bequem verbunden; auch für die Fremdenzimmer im zweiten Obergeschoß ist ein Bad vorgesehen.

Für die Lage des Gebäudes auf dem Grundstück war maßgebend, daß an der südlichen Grenze des letzteren sich ein hohes Miethaus erhebt mit langer, fensterübersäter Seitenfront. Um dieses von dem Hoffmann'schen Garten aus wenigstens etwas zu verdecken, ward



Gartenanlagen.
Haus Dr. Otto Hoffmann in Grunewald.

das neue Haus an die Südseite des Grundstückes gerückt, wobei allerdings viel wertvolles Sonnenlicht geopfert werden mußte. Dafür konnte aber die nach Osten gerichtete Straßenfront um so länger entwickelt werden; leider mußte sie so weit vorgerückt werden, wie es baupolizeilich nur zulässig war, da der Bauherr wünschte, einen tunlichst großen Hintergarten zu behalten. Der Gartenkünstler — Hallervorden — hat dann das Seinige getan, um durch sehr geschickte Anpassung an die Ideen des Architekten dem Garten eine Gestaltung zu geben, die ihn allseitig als Fortsetzung des Hauses erscheinen läßt.

Wenn im Ganzen ein Werk entstanden ist, das den Bauherrn befriedigt, so hat dieser selbst insofern Anteil daran, als er dem Architekten — um den Goetheschen Ausdruck zu brauchen — „eine löbliche Freiheit" ließ; tut er Solches, dann bleibt dem Architekten bis zuletzt die Freude an seinem Werk; er baut sie mit hinein und sie strahlt daraus zurück auf Bewohner und Besucher. —

Haus Immich
in Zehlendorf-West.

Vereine.

Sächsischer Ingenieur- und Architekten-Verein. In der Wochenversammlung am 2. November 1908 sprach Hr. Reg.-Bmstr. Bloss über: „Die Eisenbahnen im Kriege".

Die großen Volksheere der Jetztzeit lösen die früheren Berufsheere zu der Zeit ab, als die Eisenbahnen in den Weltverkehr eintreten. Die Eisenbahnen haben den Aufmarsch der Heere zu bewältigen und die rückwärtigen Verbindungen zu erhalten. Es ist heute nicht mehr möglich, ein Heer auf Kosten des feindlichen Landes zu ernähren, es müssen vielmehr sämtliche Nahrungsmittel aus der Heimat angefördert werden. Es kommt hierfür fast allein die Eisenbahn in Frage. Der Einheitszug im Kriege besitzt 110 Achsen, sodaß ein Bataillon Infanterie, eine Batterie Artillerie oder eine Eskadron Kavallerie in ihm befördert werden können. Zu einem Armeekorps gehören 105 Züge. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 25—40 km/Stunde.

Redner geht zunächst näher auf den Krieg 1870/71 ein. Der mustergültig vorbereitete Aufmarsch auf deutscher Seite erfolgte auf 9 Eisenbahnlinien in 1072 Zügen. Jeder Privatverkehr war unterbrochen. Der französische Aufmarsch, zu dem nur 3 Linien benutzt wurden, während 5 zur Verfügung standen, war überhastet. Dagegen haben die Franzosen ihre Eisenbahnen während des Krieges mit Geschick benutzt, besonders zur Beförderung der Truppen von einem nach dem anderen Kriegsschauplatze. Eine schwierige Aufgabe erwuchs durch die Wiederherstellung der von den Franzosen geräumten und z. T. zerstörten Bahnen. Stellenweise waren größere Umgehungsbahnen mit schwierigen Kunstbauten auszuführen. Nicht weniger als 168 Kunstbauten und Brücken waren auf den Strecken zerstört, die in Betrieb gesetzt werden mußten, dazu waren vielfach der Oberbau, die Signale, Beleuchtungsanlagen und Wasserstationen wiederherzustellen. Als Beispiele aus der Tätigkeit der Feldeisenbahn-Abteilungen führte Redner zuerst die Wiederherstellung einer Moselbrücke an, von der 7 Bögen gesprengt waren und die durch eine Holzbrücke in sechs Winterwochen ersetzt wurde, und sodann die Wiederherstellung des 37 m hohen Viaduktes von Hertigny, in den eine Oeffnung von 38 m Weite gesprengt war. Der gesprengte Pfeiler wurde bis 13 m Höhe wieder aufgemauert und darauf ein 22 m hoher hölzerner Pfeiler errichtet. Die Bauzeit betrug 9 Wochen. Während des Baues mußten Wagen und Lokomotiven um die Brücke durch das Tal geschafft werden. Auch über die Betriebs-Verhältnisse der Eisenbahnen, die Organisation der Verwaltung und über die erzielten Leistungen machte Redner nähere Angaben.

Hierauf wendet sich der Vortragende zum russisch-japanischen Krieg, bei dem die 7600 km lange sibirische Eisenbahn die Lebensader des russischen Heeres war. Sie besaß jedoch Mängel in dem zu leichten Oberbau, der zu großen Entfernung der Stationen und Ausweichstellen und hauptsächlich in dem verspäteten Ausbau der Baikal-Umgehungsbahn. Es folgen hierauf einige Angaben über den Bau, die Kosten und den Betrieb der sibirischen Bahn. Beim Ausbruch des Krieges wurde über das Eis des Baikalsees innerhalb 18 Tagen eine 40 km lange Notbahn mit einem Kostenaufwande von ½ Mill. M. gebaut. Die Wagen mußten auf dieser Bahn mit Pferden gezogen werden. Die Lokomotiven wurden in Kessel und Rahmen zerlegt, die Güter auf Schlitten transportiert. Die Truppen legten den Weg über das Eis zu Fuß in 12 Stunden zurück. Die sibirische Bahn hat ihre Aufgabe während des Krieges erfüllt, sodaß die Russen das numerische Uebergewicht hatten.

Nach einem Ausblick auf die Eisenbahnen in einem zukünftigen Kriege schließt der Vortragende seine Ausführungen mit dem Hinweis, daß es der Mühe wert sei, die

Verdienste der Eisenbahnen im Kriege an's Licht zu ziehen, da ihre Bedeutung wohl nicht genügend gewürdigt werde.

Der interessante Vortrag wurde durch zahlreiche Lichtbilder erläutert und mit Beifall aufgenommen, dem der Vorsitzende den Dank der Versammlung zufügte. — K.

Münchener (oberbayer.) Architekten- u. Ingenieur-Verein. Am 12. Nov. 1908 sprach Hr. Ob.-Ing. Hammer vom Bayerischen Gewerbemuseum in Nürnberg über „Die lenkbaren Luftschiffe", ein Thema, das in der ganzen Welt z. Zt. im Mittelpunkte des Interesses steht. Der Redner flocht in seine durch Lichtbilder ergänzte technischen Ausführungen sehr geschickt einen kurzen Abriß der Geschichte der Luftschiffahrt ein. Er erläuterte darauf die beiden heute im Vordergrund stehenden Systeme Zeppelin und Parseval und fügte noch Einiges über die Aeroplane hinzu, mit deren praktischer Brauchbarmachung sich die Franzosen und Amerikaner eingehend beschäftigen. —

Der 19. Nov. brachte zunächst einen kurzen, aber sehr übersichtlichen Bericht von Professor Frhrn. v. Schmidt über den „VIII. internationalen Architekten-Kongreß in Wien 1908", dessen Verlauf bereits aus den seinerzeitigen Berichten der Fachzeitschriften hinlänglich bekannt ist. Besonders interessant aber waren die Einflechtungen des Redners über seine hierbei persönlich erhaltenen Eindrücke und gemachten Beobachtungen. — Nach ihm sprach Stadtbrt. Rob. Rehlen über „Die Abgeordneten- und Wanderversammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Danzig und Mitteilungen über Danzig und Umgebung". Unter Zuhilfenahme einer reichen Zahl Photographien, Lichtbilder und Lagepläne entwarf der Redner ein sehr anschauliches Bild von jenen eindrucksreichen Tagen und von den Schönheiten, die dem künstlerisch Empfindenden die reizvolle alte Hansastadt vermittelt. Es war eine Wanderung durch die Weichselstadt an des Reiches Ostgrenze, die mit ihren malerischen Bauten auch dem süddeutschen Architekten eine Fülle von wertvollen Anregungen gibt. —

J. Kr.

Mittelrhein. Architekten- u. Ingenieur-Verein Darmstadt. In der 6. ordentlichen Winterversammlung am 23. Nov. v. J. erstattete der Vorsitzende, Brt. Wagner, nach einigen anderen Mitteilungen Bericht über den VIII. Internationalen Architekten-Kongreß in Wien, insbesondere über die dort zur Verhandlung gekommenen Gegenstände. Hierauf hielt Hr. Geh. Ob.-Brt. Schmick einen äußerst interessanten, mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag über seine Reise in unsere afrikanischen Kolonien, die er im Auftrag des Reiches zu Beginn des Jahres 1908 unternommen hatte, um die dortigen Wasserverhältnisse an Ort und Stelle zu studieren. In längeren Ausführungen, denen die ungewöhnlich zahlreich erschienenen Mitglieder mit großer Spannung folgten, gab Redner ein lebenswahres Bild von unserer Kolonie Deutsch-Südwest-Afrika. Er schilderte in anschaulicher Weise die Fahrt durchs Meer, die Hafenverhältnisse der Kolonie, die Transportmittel und Wege im Inneren, die Beschaffenheit des Landes, die Eigenart seiner Bewohner, seine persönlichen Erlebnisse und Beobachtungen, so auch bezüglich der Möglichkeit der wirtschaftlichen Erschließung des Landes durch Errichtung baulicher Anlagen zur Wasserhaltung und Wassergewinnung. Der zweite Teil des Vortrages, der Deutsch-Ost-Afrika behandeln sollte, mußte der vorgerückten Zeit wegen auf später verlegt werden.

Am 2. Dez. 1908 hielt der Vorsitzende im Wiesbadener Ortsverein einen Vortrag über die Abgeordneten- und Wanderversammlung in Danzig, wobei er über die Hauptverhandlungs-Gegenstände eingehend berichtete.

Die Hauptversammlung in Darmstadt am 12. Dezember war sehr gut, auch von auswärtigen Fachgenossen, besucht. Nach Begrüßung der Erschienenen durch den Vorsitzenden, der für 1909 wiedergewählt wurde, und Erledigung des geschäftlichen Teiles hielt Dipl.-Ingenieur Graf Zeppelin, ein Neffe des Erfinders, einen Vortrag über die Entwicklung der Luftschiffahrt und der modernen Motor-Luftschiffe, zu welchem außer den Vereins-Damen eine größere Zahl geladener Gäste, darunter der Staatsminister, Mitglieder von Behörden, der Technischen Hochschule usw. erschienen waren. Der sehr eingehende Vortrag fesselte die zahlreichen Zuhörer aufs höchste. Redner gab einen Ueberblick über die historische Entwicklung der Luftschiffahrt von den Uranfängen, schilderte die vielen Versuche auf dem Gebiete der Flugtechnik und ging dann zu den heutigen drei Systemen des lenkbaren Luftschiffes, dem unstarren, halbstarren und starren System über, die an Hand interessanter Lichtbilder nach der aerostatischen und aerodynamischen Seite genau beschrieben und miteinander verglichen wurden. Besonders eingehende Behandlung erfuhren die Konstruktion der Zeppelin-Luftschiffe, die Versuche mit diesen und die Erfolge, die damit errungen wurden, sowie die Vorteile, die dem starren Luftschiff unbestritten zukommen. Auch die Systeme Parseval und Groß fanden entsprechende Würdigung. Dabei warnte der Vortragende davor, die verschiedenen Systeme gegen einander auszuspielen, eins zugunsten eines anderen zu bekämpfen. Die Aufgabe müsse vielmehr sein, jedes der drei Systeme — unstarr, halbstarr oder starr — in seiner Art nach Möglichkeit zu vervollkommnen, denn jedes System habe besondere, eigene Aufgaben zu erfüllen. Mit einem Ausblick auf die Zukunft der Luftschiffahrt schloß Redner seine interessanten, von lebhaftem Beifall begleiteten Ausführungen, für die der Vorsitzende in beredten Worten dankte. An den Vortrag schloß sich ein gemeinsames Mahl mit Weihnachtsfeier an, das die Versammelten noch lange zusammenhielt. —

Wr.

Architekten-Verein zu Berlin. Versammlung am 7. Dezember 1908. Vors. Hr. Stübben. Anwesend 185 Mitglieder, 5 Gäste. —

Nach Mitteilungen des Vorsitzenden über neue Eingänge und Geschenke für die Bibliothek, sowie des Hrn. Nitze über den Ausfall eines Monats-Wettbewerbes betr. den Entwurf zu einer Decke in einem Festsaale, werden die Programme für die Schinkelaufgaben für 1910 vorgelegt von den Hrn. Wendt (Hochbau), Schmidt (Wasserbau) und Suadicani (Eisenbahnbau) Es wurde in Aussicht genommen der Entwurf zu einer Kurhaus-Anlage, zu einer Staubecken-Anlage und zu einer Schnellbahn mit elektrischem Betrieb zwischen Berlin und Hamburg mit dem Ausgangspunkt vom Hamburger Bahnhof in Berlin.

Hr. Bürde führte darauf eine Reihe technischer Neuheiten vor: Majoliken und unglasierte Fliesen aus Cadinen, verschiedene keramische Erzeugnisse der Firma Mutz & Rother in Liegnitz, polierte Holzproben des Kameruner Holzsyndikates usw.

Von den übrigen Verhandlungen des Abends ist zu erwähnen, daß Hr. Kammergerichtsrat Dr. Boethke als Gast über den Schutz des Architekten-Titels sprach und die Einführung von Architekten-Kammern vorschlug. Im Anschluß daran machte Hr. Bruno Schmitz Mitteilungen über eine Reichsgerichts-Entscheidung in Sachen der Firma Boswau & Knauer in Berlin. Die bekannte Entscheidung ist jedoch für die Frage des Schutzes der Bezeichnung Architekt nicht von grundsätzlicher Bedeutung.

Den Vortrag des Abends hielt Hr. Wehl über „Bebauungspläne und Baukunst in den Vororten".

In der Einleitung streifte der Vortragende die viel zu geringe Berührung des bauenden Publikums mit wirklichen „Architekten". Das Publikum pflegt seine Bauten noch immer gern Unternehmern zu überlassen, in der Meinung, durch Ersparnis des Architekten-Honorares Vorteile zu erzielen. Die ästhetische und oftmals auch bauliche Minderwertigkeit so entstandener Häuser hat die bekannten häßlichen Straßenbilder zur Folge. Hier müssen die Architekten selbst aufklärend wirken, und es muß ein Schutz für den Titel „Architekt" geschaffen werden.

Sodann wurden die Schwierigkeiten behandelt, welche durch Schaffung einer allen technischen, ästhetischen und wirtschaftlichen Fragen Rechnung tragenden Baupolizei-Ordnung entgegenstehen. Hier wurde Bildung eines ständigen Ausschusses empfohlen, welcher den stets wechselnden zeitlichen und örtlichen Bedürfnissen in wohlwollender Prüfung gegenüber stehen soll, ohne etwa den Auswüchsen des Bauschwindels und Spekulantentumes da irgendwie Vorschub zu leisten. Mangelnde Sachkenntnis und falsche Sparsamkeit der kleinen Gemeinden und Grundbesitzer, früher an der engeren, jetzt an der weiteren Umkreislinie Berlins, haben durch schlechte Bebauungspläne, Laubenkolonisation und Parzellenschlächterei Städtebilder hervorgerufen, die nur durch unerschwinglich hohe Kosten verkehrstechnisch und ästhetisch verbesserungsfähig sind. Weiterhin zeigte der Vortragende an einer Reihe von praktischen Fällen in Beispiel und Gegenbeispiel gute und schlechte Bebauungspläne.

Erst in den letzten Jahren sind an den Hochschulen besondere Kurse für eine wissenschaftliche Behandlung des „Städtebaues" eingerichtet worden. Dieselben werden von Bürgermeistern, höheren und mittleren, technischen und juristischen Beamten, Kreis-Sekretären usw. erfreulicherweise rege besucht. Es wäre wünschenswert, wenn die Behörden allen ihren Beamten, die sich mit diesen wichtigen Fragen zu beschäftigen haben, den Besuch dieser Kurse ermöglichen würden.

Nur noch hin und wieder sind in der Umgegend von Berlin zusammenhängende Grundflächen in einer Hand vereinigt, wo, gestützt auf sachverständigen Beirat, gute Bebauungspläne zur Tat werden könnten. Für gewöhnlich erhält nun der billigste Landmesser im Submissions-

wege den Zuschlag für Anfertigung von Bebauungsplänen. Wie sehr Gemeinden und Interessenten dadurch auch materiell schwer geschädigt werden können, erläuterte Redner an weiteren praktischen Beispielen. Viele Naturaufnahmen zeigten darauf in guten und schlechten Beispielen Zins- und Landhäuser aus den Berliner Vororten. Gedankenlose Befolgung baupolizeilicher Vorschriften, sowie deren Härten und Schwächen in ästhetischer und hygienischer Beziehung wurden an Beispielen im Bilde nachgewiesen. Zur ästhetischen Hebung der Baukunst wurden Aufklärung des Publikums, behördliche Unterstützung, Prämiierung guter Bauten, und vor allem Reform der Baugewerkschulen, sowie nochmals Schutz des Titels „Architekt" empfohlen. Gute und schlechte Gartenbeispiele, letztere wiederum aus Berliner Vororten, zeigten, daß es auch auf diesem Gebiete Vieles zu bessern gibt. Bilder aus Hermsdorf bei Berlin, wo man bemüht war, an der Hand des, soweit es noch möglich war, verbesserten Bebauungsplanes den Bauten ansprechende Erscheinungsformen zu geben, beschlossen den Vortrag und führten insbesondere den Nachweis, daß auch mit mäßigen, zum Teil sogar recht bescheidenen Mitteln in städtebaulicher Beziehung etwas geleistet werden kann, über das nicht nur der Fachmann, sondern auch jeder Laie Befriedigung und Freude empfindet.

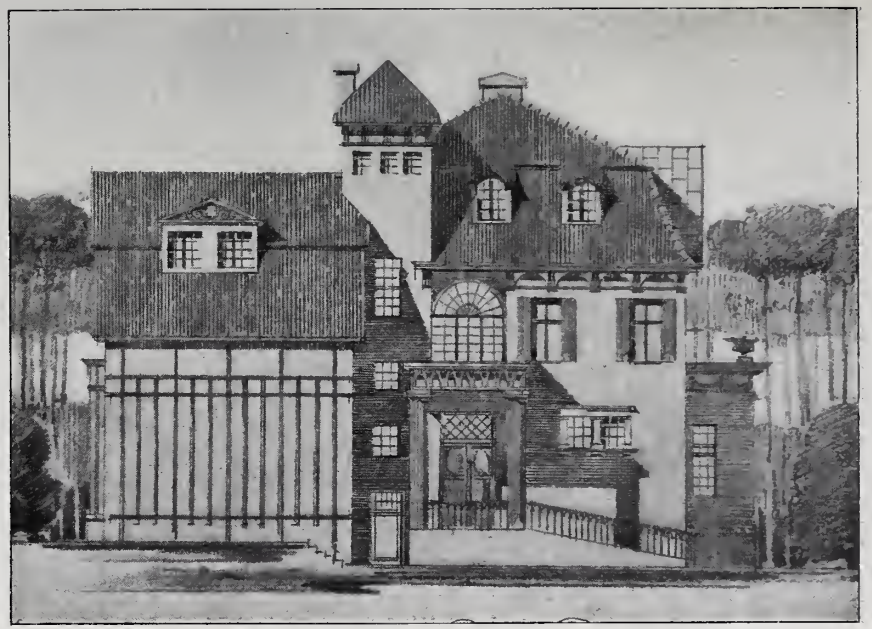
Straßen- und Seiten-Ansicht.

Diele mit Einblick in den als Pflanzenraum dienenden Glasabschlag. Haus Immich in Zehlendorf-West.

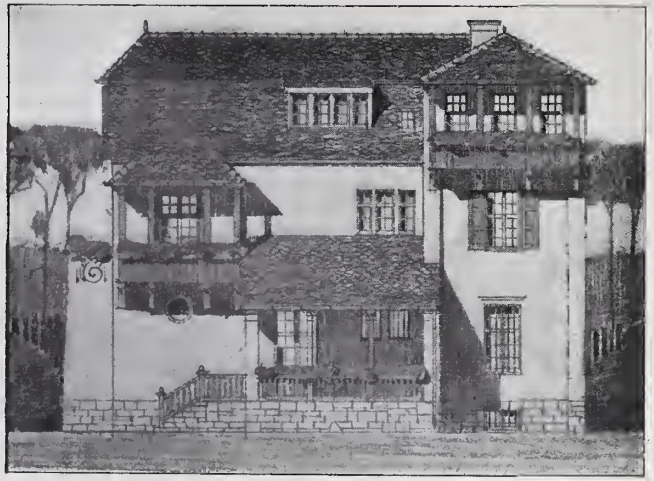
Wohnhäuser von Reg.-Bmstr. Ludwig Otte in Groß-Lichterfelde bei Berlin.

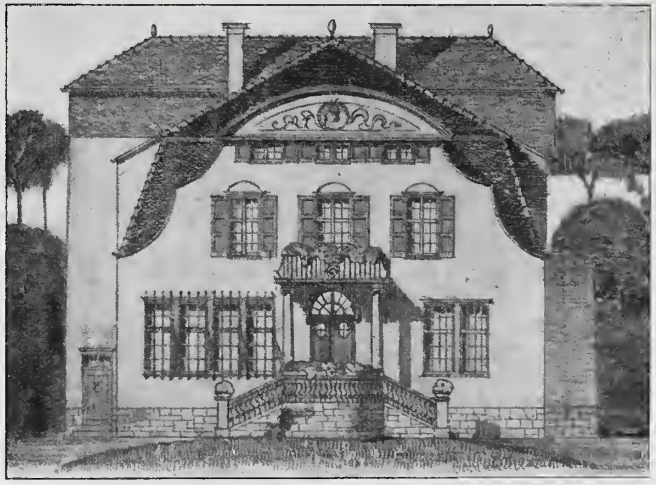
Der interessante und anregende Vortrag wurde mit großem Beifall aufgenommen. —

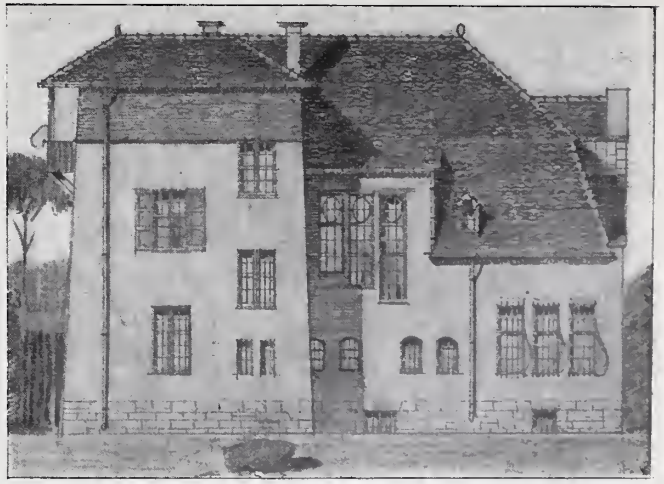
Württembergischer Verein für Baukunde in Stuttgart. Am 28. Nov. 08 hielt in der 2. ord. Versammlung Prof. Veesenmeyer von der Technischen Hochschule in Stuttgart einen durch zahlreiche Lichtbilder erläuterten Vortrag über neuere elektrische Bahnen in der Schweiz, die er vergangenen Sommer anläßlich einer Hochschul-Exkursion besucht hatte. Die Versuchsbahn Seebach—Wettingen, nördlich von Zürich, ist gegenüber manchen anderen Anlagen vollständig modern eingerichtet, sie wird durch einphasigen durch Dampf-Turbinen erzeugten Wechselstrom betrieben. Das Ganze wurde in zwei Teilstrecken erbaut, von denen die ältere von der Masch.-Fabrik Oerlikon allein, die neuere von dieser Fabrik zusammen mit den Siemens-Schuckert-Werken ausgeführt worden ist. Besonders eingehend wurde die Anordnung des Leitungsdrahtes erörtert, der nach einem besonderen Verfahren ohne Durchhang befestigt ist und durch Gewichte angespannt erhalten wird. Die Bahn hat 3 Lokomotiven, von denen die eine neuere, von den Siemens-Schuckert-Werken erbaute, durch ihre vielen, eine gleichmäßige Verteilung des Druckes gewährleistenden Achsen bemerkenswert ist und ohne Schubstange den Antrieb bewerkstelligt. Im Inneren sind diese Lokomotiven ähnlich wie D-Zug-Wagen gebaut, d. h. sie besitzen einen Mittelgang, während seitlich die einzelnen Betriebsräume angeordnet sind. Schwierigkeiten bereitet bei diesen Lokomotiven besonders die starke Wärme-Entwicklung, was leicht erklärlich ist, wenn man bedenkt, daß im Ganzen 50 PS. in Wärme umgesetzt werden. Die 62 km lange Verbindungsbahn Thun—Montreux überschreitet ihre Scheitelstrecke in einem 2,5 km langen Tunnel. Sie hat Schmalspur von 1 m, einen kleinsten Halbmesser von 32 m und wird durch hochgespannten Drehstrom von 8000 Volt Spannung betrieben. Die Wagen dieser Bahn sind überaus elegant eingerichtet. Besondere Erwähnung verdienen die elektrisch betriebenen Wegschranken. Die elektrische Bahn nach Chamonix ist ähnlich gebaut; nur weicht sie in der Stromabnahme, die durch eine dritte Schiene erfolgt, sowie in



Wohnhaus Dr. Otto Hoffmann in Grunewald, Wangenheim-Straße 37—39.







Haus Immich in Zehlendorf-West, Georgen-Straße 6.

Wohnhäuser von Regierungs-Baumeister Ludwig Otte in Groß-Lichterfelde bei Berlin.

der Bremsung, die mit Hilfe einer Mittelschiene geschieht, von der vorhergehenden ab. Der elektrische Betrieb des Simplon-Tunnels hat sich als unbedingte Notwendigkeit erwiesen, doch ist die jetzige Einrichtung nur eine vorläufige. Die ursprünglich für Italien bestimmten Lokomotiven sind wie bei der Verbindungsbahn Thun—Montreux für Drehstrom eingerichtet, der von den Kraftwerken Brig und Iselle geliefert wird. Der Tunnel wird künstlich gelüftet; die Wärme im Inneren ist indes trotz dieser Luftzufuhr immer noch eine ganz beträchtliche. Die Lüftung erfolgt durch zwei an den beiden Enden eingebaute Ventilatoren von je 200 PS. Leistung; der Tunnel ist zu diesem Zweck, solange keine Züge verkehren, durch einen Ledervorhang geschlossen. Der eine Ventilator wirkt drückend, der andere saugend. Nach Ausbau des zweiten Stollens soll dieser zur Lüftung mitbenutzt werden, wodurch eine zweckmäßigere Anlage ermöglicht wird. Die von der Masch.-Fabrik Oerlikon gebaute Bahn von Locarno zur Gotthardbahn ist 27 km lang und hat 33 ‰ höchste Steigung. Die höchste Fahrgeschwindigkeit ist 30 km/St., die Stromabnahme erfolgt mittels Streichruten; die erforderliche Kraft wird durch das Kraftwerk in Locarno geliefert. Die Bahn Bellinzona—Mesono wurde von den Siemens-Schuckert-Werken erbaut und wird mit Gleichstrom von 1500 Volt Spannung betrieben. Die Kraft ist hier so billig, daß das Kraftwerk Mesono für ein Stromangebot zum Preise von 25 Frcs. für 1 PS. im Jahr vergebens Abnehmer sucht. Neuere Pläne gehen dahin, die Werke auf 30000 PS. Leistung zu erweitern und diese Kraft durch Fernleitung nutzbar zu machen. Besonders eingehend wurden zum Schluß die Kraftwerke Brusio besprochen. Sie entnehmen ihr Triebwasser dem Poschiavo-See mittels eines 5 km langen Stollens und liefern Drehstrom von 7000 Volt Spannung. Die Kraft dient einmal zur Deckung des Bedarfes im Tale selbst, sodann zum Betrieb der Bernina-Bahn und schließlich der Uebertragung nach Italien, wohin 16000 PS. auf eine Entfernung von 173 km mit 50000 Volt Spannung für die Zwecke der Societa Lombardia geliefert werden. Das Maschinenhaus fällt durch seine Einfachheit und Helligkeit auf; ebenso ist der Einbau der Umformer in besonderen, durch Betonwände feuersicher gegeneinander abgeschlossenen Zellen erwähnenswert. Der allgemeine Eindruck der Exkursion war der, daß die Schweiz gegenüber Deutschland bezüglich der Ausnützung von Wasserkräften einen großen Vorsprung besitzt. In der an den Vortrag anschließenden Erörterung wurden u. a. auch die Wasserkraftverhältnisse von Württemberg gestreift, die nicht sehr erfreulich sind. Zum Schluß sprach der Vorsitzende, Brt. Kräutle, dem Vortragenden unter dem lebhaften Beifall der Anwesenden den besten Dank der Versammlung aus. — W.

Vermischtes.

Die Schnellbahnfrage in den Berliner Vororten bildete am 27. März d. J. den Gegenstand von Beratungen einer unter dem Vorsitz des Ministers der öffentlichen Arbeiten abgehaltenen Verkehrs-Konferenz, an der die Vertreter der Stadtgemeinden Berlin, Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg, des Landwirtschafts-Ministeriums, das an der Frage wegen Aufschluß des Dahlemer Gebietes interessiert ist, und der Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft teilnahmen. Die 3 Vororte haben bekanntlich Pläne für Untergrundbahn-Linien aufgestellt. Schöneberg möchte eine Verbindung über Nollendorf-Platz—Magdeburger Platz, Viktoria-Brücke und durch den Tiergarten zur Behren-Straße hergestellt sehen, Wilmersdorf hat bereits mit der Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft ein vorläufiges Abkommen für eine Verbindung vom Wittenberg-Platz nach Dahlem getroffen, und nun zuletzt ist Charlottenburg mit Plänen für eine Schnellbahn-Linie hervorgetreten, die, z. T. unter dem Kurfürstendamm verlaufend, ebenfalls bis zum Nollendorf-Platz geführt und dort auch mit der Schöneberger Linie verbunden werden sollte. Die Wilmersdorfer Bahn sollte dann am Kurfürstendamm ebenfalls in diese neue Linie einmünden. Gegen diesen Plan haben sich Wilmersdorf und die Hochbahn-Gesellschaft ausgesprochen. Die gleiche Stellung hat jetzt auch der Minister der öffentlichen Arbeiten eingenommen, einmal, weil es wünschenswert sei, daß jede Schnellbahn für sich betrieben werde, während nach dem Charlottenburger Plan die Stromstrecke der Hoch- und Untergrundbahn 3 Abzweigungen erhalten würde; ferner, weil die geplante Linie in das Verkehrsgebiet der genannten, bereits bestehenden Linie eingreife und dadurch deren im Verkehrs-Interesse gesunde Weiter-Entwicklung schädigen würde; vor allem aber auch, weil durch die Bahnhof-Anlagen auf dem Nollendorf-Platz die mit der Auflösung des Gleis-Dreieckes zusammenhängende Umgestaltung der jetzigen Hochbahn erschwert werde. Auf die möglichst rasche Durchführung der Auflösung der jetzt noch bestehenden Verbindungen im Gleisdreieck müsse aber im Interesse der Sicherheit des Verkehres besonderer Nachdruck gelegt werden. Es wurde vom Ministerium eine Führung der Charlottenburger Bahn vom Bahnhof Halensee durch den Kurfürstendamm bis Kurfürsten-Straße, dann eine Weiterführung bis Lützow-Platz und eine Verbindung mit der Schöneberger Linie am Magdeburger Platz angeregt, vielleicht auch eine Einführung in die bestehende Untergrundbahn am Wittenberg-Platz und von dort eine Verbindung durch die Nettelbeck-Straße über den Lützow-Platz zum Magdeburger Platz. Die Stadt Charlottenburg erklärte sich zur Prüfung und weiteren Verhandlung mit den Nachbargemeinden bereit, an welchen sich auch Vertreter der Aufsichtsbehörden beteiligen werden. Gegen die Pläne der Stadtgemeinden Wilmersdorf und Schöneberg wurden Einwendungen nicht erhoben. Es wäre dringend zu wünschen, wenn es gelänge, auf diesem neuen wichtigen Gebiete des Verkehrswesens wenigstens dahin zu gelangen, daß diese Anlagen nach einheitlichen Plänen und unter dem Gesichtspunkt, die Gesamtentwicklung von Groß-Berlin zu fördern, zustande kämen. —

Die Sammlung des deutschen Bürgerhauses. Die Vorbereitungen zur Sammlung des deutschen Bürgerhauses sind nur langsam in Fluß gekommen durch die erheblichen Schwierigkeiten, den weiten Kreis der mitarbeitenden Körperschaften zweckentsprechend in Bewegung zu setzen. Nachdem der Weg hierzu gefunden war, haben sie im verflossenen Jahre die Einzelvereine des „Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ in stiller aber umfangreicher Arbeit beschäftigt. Die Ergebnisse dieser Tätigkeit sind in einer außerordentlichen Fülle von Fragebogen und Nachrichten niedergelegt, welche, abgesehen von einzelnen wenigen noch ausstehenden Bezirken, aus allen Teilen des Deutschen Reiches jetzt soweit vollständig an die Sammelstelle eingegangen sind, daß eine Uebersicht über die Bedeutung des Stoffes und die Möglichkeit einer sachgemäßen Auswahl und Anordnung gegeben sind. Und es kann die erfreuliche Tatsache festgestellt werden, daß die Beteiligung an dieser Arbeit von warmer und lebhafter Hingebung an die schöne Aufgabe getragen worden ist. Das bezeugt nicht nur die Zahl der eingegangenen Auskünfte, welche aus 370 Orten des Deutschen Reiches etwa 2000 Einzelbauten behandeln, das bezeugt vor allem der Eifer, mit dem die Schönheit und Wichtigkeit der einzelnen Beispiele schon jetzt durch Grundrißskizzen, photographische Aufnahmen und sonstige bildliche Beilagen, die zu hunderten eingeliefert worden sind, von den Mitarbeitern belegt worden ist. So gibt schon diese Vorarbeit einen bisher fehlenden Ueberblick darüber, welch' großer und anregungsreicher Schatz von gesunder, vielseitig wechselnder Kunst in diesen zum guten Teil weitab vom Verkehr liegenden Werken des deutschen Bürgertumes enthalten ist, und welchen Reiz dieser Stoff auf Jeden, der ihm mit Verständnis näher tritt, ausübt.

Es ist zu erwarten, daß nunmehr die geschäftlichen Fragen, welche mit der Hebung dieses Schatzes in Verbindung stehen, in Bälde zur Reife gebracht sein werden, sodaß mit der vor allem lohnenden Hauptarbeit, der eingehenden Aufnahme und Darstellung der einzelnen Bauten begonnen werden kann. — S.

Eine internationale Eisenbahn- und Verkehrsmittel-Ausstellung in Buenos Aires 1910 wird unter Verantwortung der Regierung der argentinischen Republik anläßlich der Jahrhundertfeier der Unabhängigkeit des Landes veranstaltet werden. Präsident des Exekutiv-Komitees ist Ing. Alberto Schneidewind in Buenos Aires, General-Direktor der Argent. Eisenbahnen. Die Ausstellung soll 16 Abteilungen erhalten, nämlich: Eisenbahnen und nicht elektrisch betriebene Straßenbahnen; Geschichte der Eisen- und Straßenbahnen; Automobil-Industrie; Radfahren: Post, Telegraph, Telephon und andere Verkehrsmittel; Geschirre, Fuhrwerk; Gewöhnliche Reit-, Fahr- und andere Sportwege; Militär-Transport- und Sanitätswesen; Gepäck, Koffer, Verpakkung; Städtisches Transportwesen und Feuerwehrdienst; Dekorative Kunst in der Industrie der Transportmittel; Hygiene und Sanitätsdienst in den Verkehrsmitteln; Arbeiterschutz und soziale Fürsorge für die Beamten und Arbeiter bei Transport-Unternehmungen; Mechanische Industrie in Beziehung zum Transportwesen (im Betrieb vorzuführen); Besondere, nationale, Bauten auf dem Verkehrsgebiet; Luftschiffahrt. Die beiden vorletzten Abteilungen sind als nationale, alle übrigen als internationale gedacht. Die Aufforderung zur Beteiligung geht nicht nur an Behörden und Körperschaften, sondern ebenso an die Industrie der betr. Gebiete. Die Ausstellung soll vom 25. Mai bis 25. November 1910 dauern und auf einem Gelände dicht neben großen Parkanlagen in der Nähe des La Plata-Flusses errichtet werden. Nach Auskunft des argentinischen General-Konsulates in Berlin wird eine rege Beteiligung der deutschen Industrie erwartet. —

Entwertung des Londoner Grundbesitzes. Die „M. N. N." lassen sich aus London folgende interessante Mitteilungen über die Entwertung des Londoner Grundbesitzes berichten, die für die deutschen Großstädte beachtenswerte Winke enthalten: In einem Vortrag im Institut der Landmesser wies ein Hr. Head auf die bemerkenswerte Tatsache hin, daß der Wert der Häuser und des Grundbesitzes in London seit dem Jahre 1900 beständig gefallen ist. In vielen Fällen beträgt diese Entwertung 20 und in manchen sogar 30 %; der Verkauf oder das Vermieten von Häusern bietet selbst in der City immer größere Schwierigkeiten. Man glaubt das gern, wenn man hört, daß von den 632,591 Häusern Londons im Jahre 1901 nur 16,000 leer standen, 1907 dagegen 41,600 und im Frühjahr 1908 gar über 50,000.

Head glaubt wohl mit Recht, daß es sich dabei nicht um eine vorübergehende Depression handelt, sondern um eine Entwicklung, die in einer dauernden Veränderung der Lebensbedingungen wurzelt. Die außerordentliche Entwicklung und Verbilligung der Verkehrsmittel, die die letzten fünf Jahre charakterisiert, die rapid steigende Konkurrenz, die Röhrenbahnen, elektrische Trams und Automobile den Eisenbahnen machen, erlauben den Londonern, immer weiter vom Zentrum weg zu ziehen; denn sie können es heute aus einer Entfernung von 10 bis 15 km schneller und billiger erreichen, als vor wenigen Jahren. So ist es gekommen, daß sich auf den 100 Quadratmeilen, welche die 117 Quadratmeilen des eigentlichen London umgeben, volkreiche Orte mit zusammen anderthalb Millionen Bewohnern erhoben haben, was zur Folge hat, daß im eigentlichen London immer mehr Häuser leer werden.

Das ungeheure Steigen der „Rates", der Gemeinde-Steuern, die in London bis zu einem Drittel der Miete betragen, hat die Tendenz des „Fort vom Zentrum" nur verstärkt. Für die Londoner Hausbesitzer ist diese Entwicklung natürlich eine sehr ernste Sache, zumal die vorangehenden Jahrzehnte eine große Wertsteigerung gebracht hatten. Häuser, deren Ertrag an Miete sich zwischen 1860 und 1900 verfünffacht, ja verzehnfacht hat, sind keine Seltenheit; der Wert des Grund und Bodens in der Nähe der Bank von England stieg in dieser Zeit von 15 £ auf 70 £ für den Quadratfuß. Der für Steuerzwecke eingeschätzte Wert des Londoner Grundbesitzes, der von 457,700 £ im Jahre 1771 auf 2,186,487 £ im Jahre 1871 gestiegen war, betrug 1900 über 5,000,000 £. —

Tätigkeit der preußischen landwirtschaftlichen Körperschaften auf dem Gebiete des landwirtschaftlichen Bauwesens. In der Sitzung des „Deutschen Landwirtschaftsrates" am 19. Febr. 1909 erstattete Reg.-Bmstr. a. D. Niemeyer aus Hannover, Leiter der Baustelle der Landwirtschaftskammer für die Provinz Hannover, Bericht über die Tätigkeit der preußischen landwirtschaftlichen Körperschaften auf dem Gebiete des landwirtschaftlichen Bauwesens.

Auf allen Gebieten der Landwirtschaft, sei es Bodenkultur, Viehzucht oder Maschinenbau, sind in den letzten Jahrzehnten große Fortschritte zu verzeichnen gewesen, nur das landwirtschaftliche Bauwesen ist in dieser Beziehung zurückgeblieben. Man hat sich hier nur darauf beschränkt, einige Normalien und Muster-Entwürfe herauszugeben. Das Bedürfnis zum besseren Bauen kam erst mit dem Aufschwung der Landwirtschaft. Die Gebäude waren meist baufällig geworden. Die Räume für den erhöhten Viehbestand und für die Futtervorräte wurden zu klein. Es wurden maschinelle Einrichtungen angelegt, welche größere und bessere Räume erforderten. Erst jetzt konnte der Aufschwung der landwirtschaftlichen Technik einsetzen. In den Städten, in der Industrie hatte die Technik bereits große Fortschritte gemacht und erst vor 1—2 Jahrzehnten kam die Zeit, wo diese Fortschritte sich auch auf dem Gebiete des landwirtschaftlichen Bauwesens bemerkbar machten. Bisher lag das ländliche Bauwesen in den Händen der Handwerker, jetzt aber waren es die großen landwirtschaftlichen Verbände, welche selbst die Förderung des Bauwesens durch Einrichtung technischer Geschäftsstellen in die Hand nahmen. Es waren dieses zunächst der „Westfälische Bauernverein in Münster" im Jahre 1891, die „Landwirtschaftskammer für die Provinz Sachsen" 1900, die „Landwirtschaftskammer für die Provinz Hannover" 1901, der „Rheinische Bauernverein in Cöln" im Jahre 1903, die „Landwirtschaftskammer für die Provinz Schleswig-Holstein" im Jahre 1903, die „Landwirtschaftskammern für Pommern, Ost- und Westpreußen" im Jahre 1908. Von den übrigen Landwirtschaftskammern und Vereinen sind noch keine derartigen Baustellen gegründet worden.

Aus den Berichten der genannten Baustellen geht hervor, daß diese sich eines großen Geschäftsumfanges erfreuen und eine notwendige Einrichtung für die bauenden Landwirte sind. Sie bilden eine Zentral-Auskunftsstelle in landwirtschaftlichen Bausachen, jede führt ihren Bezirk. An dieser Zentralstelle werden dem Landwirt Zeichnungen angefertigt, die Bauten werden durch sie vergeben, während der Bauausführung überwacht und am Schluß abgerechnet. Die Baustellen übernehmen selbst keine Ausführungen. Es wird allgemein nicht für richtig gehalten, daß Normalien für derartige landwirtschaftliche Gebäude aufgestellt werden, sondern es sind für jeden einzelnen Bau immer besondere Zeichnungen, den örtlichen Verhältnissen angepaßt, angefertigt und daher überall Muster-Gehöfte geschaffen worden. Auch auf die ästhetische Ausbildung der Gebäude wurde seitens der Baustelle Wert gelegt. Wenn man auch zunächst bei der Landbevölkerung wenig Anteil fand, so ist doch mit der Zeit die bessere Ansicht durchgedrungen, daß sich Aesthetik und Praxis wohl vereinigen lassen. Durch Vorträge mit Lichtbildern und Veranstaltung von Ausstellungen haben die Baustellen auf dem Lande aufklärend gewirkt. In der Hauptsache sind nur rein landwirtschaftliche Bauten ausgeführt und nur in Gegenden, wo keine Architekten ansässig waren und die Herstellung von Plänen durch solche zu kostspielig war, sind auch andere Bauten, wie Kreiskrankenhäuser, Dorfschulen usw. geplant worden. Mehrere Baustellen haben bereits seit ihrem Bestehen viele Hundert Bauten im Werte von vielen Millionen ausgeführt, so z. B. die Baustelle der „Landwirtschaftskammer für die Provinz Hannover" 862 Bauten im Werte von 9500000 M. Zur Bewältigung so großer Aufgaben sind große Bureaus notwendig, doch darf deren Organisation nicht bureaukratisch sein, sondern es muß mehr auf das praktische Leben Rücksicht genommen werden; die Auswahl der Beamten muß mit großer Vorsicht geschehen. Nur in solchen Fällen wird es möglich sein, die hohen Aufgaben, die den Baustellen der Landwirtschaftskammern gestellt werden, in vollkommener Weise zu erfüllen.

Architekten-Kammern. In meinem Vortrag über Architekten-Kammern (vergl. No. 9, 10 und 13 der „Deutschen Bauzeitung") habe ich bezüglich der Frage der Anfechtung von Preisgerichtssprüchen ein Beispiel des Inhaltes angeführt, daß bei einem Wettbewerb der mit dem II. Preis bedachte Architekt einen Entwurf gefertigt habe, der eine Nachbildung des mit dem III. Preise gekrönten Entwurfes gewesen sei. Diesem Beispiel liegt ein tatsächlicher Vorgang zugrunde. Der mit dem II. Preis bedachte Architekt hat nun aber an der Darstellung Anstoß genommen und legt Wert darauf, daß der Inhalt berichtigt werde. Er hat mir eine Erklärung des mit dem III. Preise gekrönten Architekten vorgelegt, wonach dieser die ursprünglich erhobene Beschuldigung, daß eine Nachbildung vorliege, nicht mehr aufrecht erhält, und wünscht, daß ich das erwähne. Ich komme dem geäußerten Wunsche gerne nach und bitte die geehrten Leser, das Beispiel gemäß vorstehenden Anführungen zu berichtigen. — Dr. Boethke.

Schwinden der Schönheit von Paris. In Paris haben sich gewichtige Stimmen erhoben, welche die Besorgnis aussprechen, daß bei dem Fortschreiten der seit einiger Zeit bemerkbaren Entwicklung der monumentale Charakter der Stadt stark gefährdet sei. Die „Frankf. Ztg." läßt sich aus Paris Folgendes berichten: Aus den schönen Straßenperspektiven, in denen jedes Haus sich diskret dem Ganzen fügte, drängen sich auffällige Neubauten hervor, die öffentlichen Plätze bevölkern sich mit Denkmälern zweifelhaften Kunstwertes. Es war nicht nötig, diese Veränderungen ganz frisch zu entdecken. Man spricht längst von der „Verhäßlichung". Die Pariser Presse ist bis jetzt ziemlich gleichgültig daran vorübergegangen. Es berührt darum sehr angenehm, daß das neue Blatt „Les Nouvelles" in seiner ersten Nummer auf die Sache zu sprechen kommt. Es hat einige Künstler und Schriftsteller befragt, die Autorität genug besitzen, um gehört zu werden. Ihre Urteile lauten sehr vernichtend. Anatole France sagte:

„Die Presse würde ein großes Werk vollbringen, wenn sie durch ihre Proteste die Verwaltung zum Bewußtsein ihrer Pflichten brächte. In den meisten Fällen besitzen die Behörden gesetzliche Mittel, um die Entweihungen der Wunder unseres architektonischen Erbes zu verhindern. Aber sie hüten sich, diese Waffen zu gebrauchen, und eher ermutigen sie die Vandalen, als daß sie sich deren Plänen entgegenstellen". Anatole France wendet sich namentlich gegen die vielstöckigen Häuser, die trotz ihrer überladenen Dekoration den Eindruck der Armseligkeit machen, weil sie das Sparen am Gelände verraten. Die schöne Architektur entfalte sich über weite Räume und wirke um so prunkvoller, je weniger sie genötigt sei, in die Höhe zu schießen. France mißfällt auch der „moderne Stil" dieser Bauten, die mit ihren weichen, verschwimmenden Linien der Natur des Steines widersprechen und aussehen, als ob sie aus Schlagsahne gemacht wären.

Auguste Rodin beklagt den groben Utilitarismus der neuen Architektur: „Paris wird häßlich, weil die Häuserbauer von heute nicht danach streben, das Lächeln unseres

Himmels und die Fröhlichkeit unserer Rasse wiederzuspiegeln, weil bei ihnen die Mechanik das Herz ersetzt hat. Es ist unglaublich, daß sich Leute finden, die Ungeheuerlichkeiten, wie die Maschinengalerie oder das Grand Palais, bewundern, dieses Zwitterding, zusamengesetzt aus einer prätentiösen Kolonnade und einem häßlichen Eisengerippe; daß sich Leute finden, die unsere neuen Straßen mit ihren großen, kasernenhaften Häusern für schön erklären . . . Es wäre gut, den amtlichen Behörden ins Gedächtnis zu rufen, welche Verantwortung sie für diese Verhäßlichung tragen, aber es kommt doch vor allem darauf an, den Geschmack des Publikums zu heben". —

Benutzung des Briefkastens der „Deutschen Bauzeitung". Mit der zunehmenden Zahl der Bezieher der „Deutschen Bauzeitung" nimmt die Benutzung des Briefkastens in einem solchen Maße zu, daß wir mit Rücksicht auf den nur sehr bescheidenen Raum des Briefkastens diesen künftig ausschließlich nur den Fragestellern zur Verfügung stellen können, die den Nachweis des Bezuges unserer Zeitung führen und Fragen von allgemeinerem Interesse behandelt zu sehen wünschen. Es empfiehlt sich, der Anfrage die Abonnementsquittung sowie Porto für einzuholende Auskünfte beizufügen. Da die Anfragen bei der Redaktion sehr zahlreich einlaufen, so kann nicht auf eine umgehende Beantwortung der Fragen gerechnet werden. Bei Erinnerungen bitten wir die ursprüngliche Frage stets zu wiederholen. Originalschriftstücke bitten wir den Anfragen nicht beizulegen; Abschriften werden nicht zurückgesandt. Unter keinen Umständen erlaubt es unsere Geschäftslage, in Briefkasten-Angelegenheiten in direkten Briefwechsel mit den Fragestellern zu treten. Lange Aktenstücke sind wir zu unserem Bedauern ebensowenig in der Lage zu studieren, wie wir Honorar-Berechnungen aufstellen oder prüfen können. Die Nennung von Firmen für die verschiedenen Gebiete kann nur in Ausnahmefällen erfolgen; im Allgemeinen verweisen wir in dieser Beziehung auf den Anzeigenteil. Den Briefkasten bitten wir nur dann in Anspruch zu nehmen, wenn andere Mittel versagen. Die Anfragen werden nach der Reihe ihres Einlaufes behandelt. Wenn eine Anfrage irgend allgemeinerem Interesse begegnet, so versuchen wir ihre Beantwortung; eine Begründung für etwaige Nichtbeantwortung einer Anfrage müssen wir jedoch ablehnen. Fragebeantwortungen aus der reichen Erfahrung des Leserkreises, die sich dem Raume des Briefkastens anpassen, sind uns stets willkommen und werden angemessen entschädigt. —

Literatur.

Eiserne Brücken. Ein Lehr- und Nachschlagebuch für Studierende und Konstrukteure von G. Schaper, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und ständiger Assistent an der Technischen Hochschule in Berlin. 436 Seiten mit 1244 Text-Abbildungen. Berlin 1908. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 20 M., geb. 21 M.

Die Zahl enzyklopädisch gehaltener Bücher, welche für den Konstruktionstisch des Brückenbauers bestimmt sind oder dem Studierenden Anhaltspunkte für die praktische Konstruktion eiserner Brücken bieten sollen, ist bei uns nicht groß, und es ist dem Verfasser beizustimmen, wenn er im Vorwort sagt, daß nach seinen in der Konstruktionspraxis und in den Uebungen für das Entwerfen eiserner Brücken auf der Technischen Hochschule gewonnenen Erfahrungen ein Bedürfnis für ein kurzes, die Konstruktion eiserner Brücken behandelndes Werk vorlag.

Der Inhalt des Buches, das in der Art der Behandlung des Stoffes vielleicht mit Merriman & Jacoby's Bridge-Design oder Skinner's Types and Details of Bridge-Construction verglichen werden kann — ein deutsches Werk, das eine so vollständige Uebersicht über die Konstruktion eiserner Brücken auf gedrängtem Raum bei billigem Preise bietet, fehlte bis jetzt — gliedert sich in 15 Abschnitte, von denen die ersten 7 vorbereitenden Erörterungen gewidmet sind; sie enthalten eine kurze Besprechung der Bestandteile eiserner Brücken, der Einteilung derselben nach verschiedenen Gesichtspunkten, tabellarische Zusammenstellungen über Niet-Abstände, Wurzelmaße von Winkeln, Nietverbindungen, Augenstäbe, eine Aufzählung der gebräuchlichen Materialsorten, Festigkeits-Zahlen, zulässige Beanspruchungen, Belastungs-Annahmen (für Eisenbahnbrücken sind die preußischen Vorschriften zugrunde gelegt) und etwas über die Bearbeitung der Eisenteile in der Werkstätte. Der dann folgende achte Abschnitt behandelt sehr ausführlich die konstruktive Durchbildung der Hauptträger; zunächst die vollwandigen Träger von Balkenbrücken mit Angaben über Querschnitts-Bestimmung, Nietteilungen, Stehblech- und Gurtstöße und Aussteifungen. Bei den gegliederten Balkenträgern werden die verschiedenen Fachwerk-Systeme, deren zweckmäßige Höhe und Fachweite erörtert. Den allgemeinen bei der Dimensionierung zu beachtenden Regeln folgen Angaben über die Ausbildung der Stabquerschnitte, Stöße und Knotenpunkte; alles für ein- und zweiwandige Querschnitte und erläutert an bewährten Beispielen. Die gleiche Behandlung erfahren dann die Träger auf mehreren Stützen mit und ohne Gelenke in den verschiedenen neueren Netz-Anordnungen, die vollwandigen Bogenträger, ferner sehr eingehend die in den letzten Jahren so häufig ausgeführten Fachwerkbogen mit und ohne Zugband und zuletzt der versteifte Stabbogen. Mit gleicher Ausführlichkeit werden im neunten Abschnitt die Fahrbahn-Konstruktionen von Eisenbahn- und Straßenbrücken behandelt. Die verschiedenen Arten der Fahrbahn-Abdeckung, Lagerung der Quer- und Längsträger, die sogenannte freischwebende Fahrbahn, Dilatationen und Entwässerungen, Geländer und Fußweg-Konstruktionen werden an zahlreichen gut gewählten Beispielen gezeigt. Der zehnte und elfte Abschnitt handelt von den Wind- und Brems-Verbänden. Die Anordnung der Horizontal-Verbände bei den verschiedenen Trag-Systemen werden von den einfachsten bis zu den verwickeltsten Fällen in übersichtlicher Weise an Systemskizzen gezeigt; man findet Einzelheiten von Streben-Anschlüssen, beweglichen wagrechten Lagerungen, Querverbindungen und Querrahmen, Angaben über die Berechnungsweise der Zusatz-Belastungen für die Hauptträger usw. Im zwölften Abschnitt werden die Lager der Balkenbrücken in ihren verschiedenen Anordnungen, Lager mit senkrechten und wagrechten Verankerungen, Lager von Bogen- und Auslegerbrücken und die Gelenke in Gerberträgern an modernen Ausführungen gezeigt; auch ist auf die Dimensionierung der einzelnen Lagerteile näher eingegangen. Die letzten Abschnitte behandeln kurz die Säulen von Balkenbrücken auf mehreren Stützen, wie sie häufig bei der Unterführung städtischer Straßen zur Anwendung kommen; die eisernen Pfeiler von Gerüstbrücken; ferner gewisse vorteilhafte Grundrißanordnungen bei schiefen Brücken und zuletzt jene Gesichtspunkte, welchen beim generellen Entwurf besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden ist, nämlich die allgemeine Querschnitts-Anordnung, Hauptträgerabstände, Wahl der Hauptträgerform und der so wichtigen Bauhöhen der Brücken.

Die umfassende Behandlung dieses ganzen Sondergebietes geht hieraus zur Genüge hervor; nur die Hängebrücken und eingespannten Bögen hat der Verfasser vorläufig aus dem Kreise seiner Betrachtungen ausgeschaltet, — eine Beschränkung, die nur gebilligt werden kann. Die zahlreichen Abbildungen sind im Text selbst geschickt verteilt und vorzüglich wiedergegeben; viele derselben sind den etwa seit Anfang der neunziger Jahre erschienenen Veröffentlichungen entnommen; eine große Anzahl aber, namentlich der kleineren Brücken, deren Wert gar nicht genug zu schätzen ist, stammen von unveröffentlichtem Material, das dem Verfasser infolge seiner amtlichen Stellung in besonders reicher Auswahl zur Verfügung stand.

Auf gewisse Unebenheiten in der Behandlung des Textes braucht hier nicht näher eingegangen werden; bei Dingen, welche wie das Konstruieren vielfach von Erfahrung und vom Geschmack des Einzelnen, von wirtschaftlichen Fragen, von den Einrichtungen und dem Arbeitermaterial in der Werkstätte und am Bau abhängig sind, können die Meinungen nicht immer ungeteilt sein. Es muß gesagt werden, daß das Buch dem im Titel angedeuteten Zweck eines Lehr- und Nachschlagebuches vollauf gerecht wird. Die Erfahrung und Praxis freilich ist trotzdem nicht zu entbehren, weil beim Konstruieren nicht das Kennen, sondern das Können ausschlaggebend ist. Die Aufstellung eines kühnen Entwurfes und die unbeirrbar sichere Hand bei der Durchbildung neuer Einzel-Konstruktionen wird immer den Meistern der Brückenbaukunst vorbehalten bleiben. —

Hamburg. G. Kapsch.

Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb um Entwürfe für ein Theater in Verbindung mit Konzert- und Festsaal in Hagen i. W. schreibt die Stadthallen-Aktiengesellschaft daselbst mit Frist zum 1. Juli d. J. aus. Drei Preise von 3000, 2000 und 1000 M., Ankauf weiterer Entwürfe für je 500 M. vorbehalten. Unterlagen gegen 1 M. vom städt. Hochbauamt in Hagen. Das Preisgericht soll baldigst genannt werden. (Vergl. auch die Voranzeige in No. 19.) —

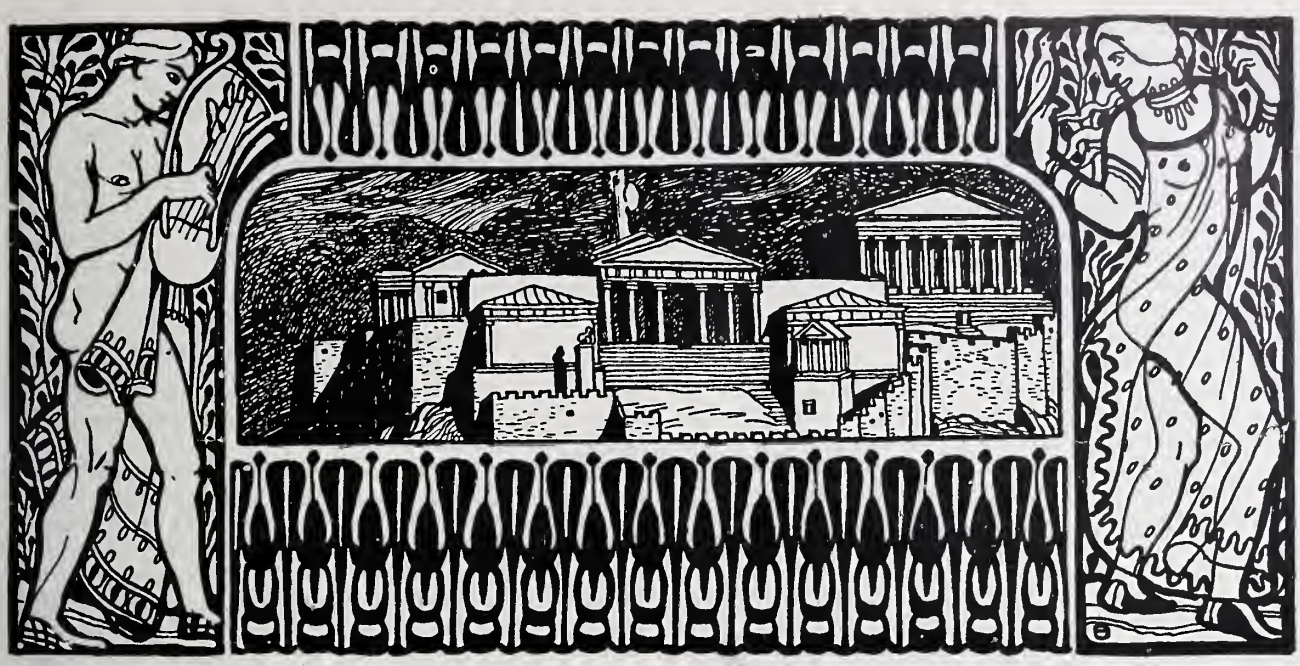
Inhalt: Wohnhäuser von Reg.-Bmstr. Ludwig Otte in Groß-Lichterfelde bei Berlin. — Vereine. — Vermischtes. — Literatur. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Wohnhaus des Herrn Dr. Otto Hoffmann in Grunewald.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

DIE NEUE KATHOLISCHE KIRCHE IN ZEHLENDORF BEI BERLIN. * ARCHITEKT: GEH. REGIERUNGSRAT PROFESSOR CRISTOPH HEHL IN CHARLOTTENBURG. * ANSICHT VON KIRCHE UND PFARRHAUS VON DER RIEMEISTER-STRASSE AUS. * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 28. * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº. 29. BERLIN, DEN 10. APRIL 1909.

Ein neuer Stadtbauplan für Rom.

Von Dr.-Ing. J. Stübben.

Hierzu eine Plan-Doppelbeilage.

Was wir Bebauungs-Plan nennen, heißt in Oesterreich Regulierungs-Plan, in Italien Piano regolatore. In den beiden letzteren Beziehungen kommt die Bezeichnung des Planes auf die Verbesserung des Stadt-Inneren mehr zum Ausdruck, als in der reichsdeutschen Benennung. Am besten paßt auf alte und neue Stadtteile der französische Ausdruck „Plan d'aménagement". In allen Kulturstaaten*) hat die amtliche Festsetzung eines Bebauungs-Planes die Rechtswirkung, daß das zukünftige Straßenland der Bebauung entzogen und dem Enteignungsrecht der Gemeinde unterworfen wird. Mit demselben Recht, wie man deshalb bei uns früher einen Stadtbauplan als ein baupolizeiliches Schema glaubte bezeichnen zu dürfen, nennt man ihn in Italien einen Enteignungsplan. Beide Bezeichnungen sind unsachgemäß, weil der positive technische und künstlerische Inhalt des Planes viel wichtiger ist, als die bloße Freihaltung der nicht zu bebauenden Flächen. Aber ein bedeutungsvoller Unterschied besteht in der Anwendung des italienischen und des deutschen Bebauungs-Planes. Während letzterer auf unbegrenzte Dauer, gewissermaßen für die Ewigkeit, festgestellt wird, erstreckt sich die Rechtswirkung des italienischen Piano regolatore nur auf höchstens 25 Jahre nach dem Tage des genehmigenden königlichen Erlasses. Das ist eine weise Einschränkung, denn keine noch so aufmerksam bedachte Voraussicht paßt für ein Menschenalter und mehr auf alle Bedürfnisse eines sich entwickelnden Gemeinwesens. Nun kann zwar bei uns der Plan, unter Einhaltung erschwerender Gesetzesvorschriften, jederzeit umgeändert werden. Aber es ist weder sicher, daß es gewollt, noch daß es erreicht wird. So erlebt man nicht selten, daß ein mangelhafter Bebauungsplan durchgeführt wird tutto quanto und quand même, d. h. mit allen Mängeln und trotz allen Widerspruches. Die zeitliche Beschränkung der Plan-Geltung zwingt die italienischen Städte zu dem Verfahren, das gut verwaltete deutsche Gemeinden freiwillig beobachten, darin bestehend, daß sie von Zeit zu Zeit oder von einem örtlichen Fortschritt zum anderen ihren Stadtbauplan einer erneuten Prüfung unterziehen.

Der heute noch gültige, von Alessandro Viviani entworfene Bebauungsplan Rom's (Abbildung 1) wurde genehmigt durch königlichen Erlaß vom 8. März 1883. Die am 8. März 1908 ablaufende Rechtskraft wurde aber durch ein Sondergesetz verlängert bis zum 8. März 1910. Die Festsetzung des neuen Stadtbauplanes ist hiernach dringend. Der Entwurf wurde von der römischen Stadtverwaltung dem „Ingegnere capo del genio civile di Milano", Edmondo Sanjust di Teulada übertragen, nachdem das militärisch-geographische Institut zu Florenz eine Relief-Aufnahme der Stadt-Umgebung im Maßstab 1 : 5000 gefertigt hatte. Die Arbeit Teulada's ist nebst dem Erläuterungs-Bericht im Druck erschienen**) und hat einen lebhaften Meinungsaustausch hervorgerufen; die Angelegenheit dürfte auch bei den Lesern der „Deutschen Bauzeitung" Anteilnahme erwecken.

Der Viviani'sche Plan von 1883 bezweckte a) die notwendigen Verkehrs-Verbesserungen in der bestehenden Stadt, b) die Regelung der Bebauung in den neuen Stadtvierteln auf dem Esquilin, an der Porta Pia und in den Prati di Castello. Die schlimme Baukrisis von 1889 hat zwar auf die römische Stadterweiterung einen starken Schatten geworfen, immerhin spendet trotz Hervorhebung gewisser Mängel Teulada seinem Vorgänger großes Lob. Der deutsche Kenner, der den Esquilin'schen Stadtteil und die Prati von heute kennt, wird versucht sein, das Lob beträchtlich einzuschränken. Teulada's Entwurf erstreckt sich, wie derjenige von 1883, zunächst auf Verkehrs-Verbesserungen in der inneren Stadt, sodann aber auf die Schaffung neuer Ansiedelungen rings um das bebaute Weichbild. Und zwar übertrifft die Ausdehnung der geplanten Stadterweiterung an Flächengröße das heutige Rom. Letzteres mißt etwa 1600 ha, während das Erweiterungsgelände

*) Auch in Bayern ist gegenwärtig ein Gesetz in Vorbereitung, welches u. a. den Gemeinden das Enteignungsrecht für die Anlage öffentlicher Straßen, Wege und Plätze verleihen soll.

**) Piano regolatore della città di Roma 1908. Relazione presentata al consiglio communale di Roma dall'autore del progetto Edmondo Sanjust di Teulada. Roma, stabilimento Danesi 1908.

d. 2800 ha, die vergrößerte Stadt, altes und neues zusammen, innerhalb der gesetzlich festgelegten Umgrenzungs-Linie etwa 4400 ha enthält. Von den Teulada'schen, meist wohl selbstverständlichen, z. T. bestreitbaren Leitsätzen seien erwähnt: Schonung des Stadtbildes (fisionomia locale) besonders in der inneren Stadt und Erhaltung der Bauwerke von künstlerischem und geschichtlichem Wert; Bewahrung der natürlichen Geländebeschaffenheit aus wirtschaftlichen und künstlerischen Gründen; möglichste Vermeidung des Abbruches bestehender Baulichkeiten; Vermeidung stärkerer Steigungen als 1 : 25 und geringerer Straßenbreiten als 16 m; Festsetzung der Breite der Verkehrsstraßen auf 20, 24, 30, 40 und 60 m; Rücksichtnahme auf die Hauptlinien des Kanal- und des Straßenbahnnetzes; Anregung der privaten Unternehmung. Außerdem aber betont der Verfasser wiederholt, daß der Plan hauptsächlich eine Enteignungs-Unterlage sei und daß es deshalb weniger auf technische und künstlerische Einzelheiten, als auf die Festlegung der für die Hauptstraßen, die Verbindungswege, die Plätze und Gartenanlagen erforderlichen Flächen ankomme. Soweit nicht Enteignung in Frage steht, könne ja später alles Einzelne vom Gemeinderat beschlossen und ergänzt werden. Nach deutscher Auffassung ist die Meinung des Verfassers eine irrige. Zwar können manche Einzelheiten in der Anordnung und Ausschmückung der Straßen und Plätze der Zukunft überlassen werden; aber die herrschenden technischen und künstlerischen Gedanken müssen in dem festzustellenden Gesamtplan von vornherein verkörpert sein! Wir werden sehen, daß sie in dem Teulada'schen Entwurf vielfach fehlen und nicht nachträglich ohne Aenderung der Straßen- und Platzflächen eingefügt werden können.

Die innere Stadt.

Betrachten wir zunächst die innere Stadt, so läßt der Verfasser manche der früher geplanten Durchbrüche fallen, andere hält er aufrecht und fügt neue hinzu. Die Haupt-Durchbruchlinien seines Planes sind folgende (vergl. Abbildung 2, Planbeilage, deren Ziffern mit der nachfolgenden Aufzählung übereinstimmen):

1. Gerade Linie vom Obelisk des Popolo-Platzes durch Via Babuino und den Quirinal-Tunnel bis zum Obelisk auf dem Platze San Giovanni in Laterano, auf- und absteigend 3,5 km lang. Als Verkehrslinie wird diese Anlage zweifellos von großer Bedeutung sein, aber ihre völlige Geradlinigkeit ist weder notwendig noch schön, und ihre Einmündung in den Lateranplatz ist, so wie sie gezeichnet ist (s. Abbildung 3), ästhetisch unzulässig. Auch als Enteignungs-Unterlage würde der Plan hier entschieden der Aenderung bedürfen.

2. Parallel-Straße zum Corso von Piazza Santi Apostoli bis zur Hauptpost an Piazza San Silvestro. Die Notwendigkeit dieser Straßen-Anlage wird sich kaum bestreiten lassen.

3. Verlängerung des Corso über Piazza Venezia am Victor Emanuel-Denkmal vorbei, parallel dem Forum Romanum, am Kolosseum vorüber bis zur Via Labicana. Auch diese Linie hat einen großen Verkehrswert; der künstlerische Erfolg ist abhängig von der Art, wie die Straße und ihre Bebauung den Bauwerken und Ruinen des Forums angepaßt werden. Dies ist aus dem Plane nicht ersichtlich, einer Ergänzung desselben steht aber nichts im Wege. Vor zu großer Straßenbreite und zu großen Gebäudehöhen muß hier gewarnt werden.

4. Vom Victor Emanuel-Denkmal (Foro Italico) westwärts unter Erbreiterung bestehender Straßen bis Piazza Elena.

5. Durchbruch der vom neuen Justizpalast kommenden Via Zanardelli zur Piazza Navona. Um die Umfassungswand dieses schönen Platzes, des alten Circo Agonale, zu erhalten, soll der Durchbruch in Torform auf volle Gebäudehöhe überbaut werden. So viel wir wissen, ist die Absicht der Ueberbauung einem Vorschlage von Ch. Buls zu verdanken.

6. Von Porta Pinciana mittels Tunnels unter der Villa Medici nach dem Spanischen Platz und weiter unter Verbreiterung der Via Croce an San Carlo al corso vorbei bis Ponte Cavour. Bei diesem ästhetisch sehr gefährlichen, mit Freilegung des Mausoleums des Augustus verbundenen Durchbruch, werden übermäßige Breiten jedenfalls vorsichtig zu vermeiden sein.

7. Vom Parlamentsgebäude mitten über Piazza Borghese nach Ponte Cavour. Auf diesen Straßen-Durchbruch, der eine große Verkehrslinie nicht bilden, den Borghese-Platz aber zerstören würde, sollte besser verzichtet werden. Wird die neue Verkehrsverbindung für unentbehrlich gehalten, so müßte jedenfalls eine Lösung gesucht werden, die den Borghese-Platz schont.

8. Schräg-Straße von Duc Macelli nach Fontana di Trevi zur Entlastung der Via del Tritone. Für den Verkehr mag dieser Durchbruch gewiß zweckdienlich sein, er würde aber die Poesie des kleinen Platzes am Trevi-Brunnen zerstören.

9. Verlängerung vorstehender Verkehrslinie jenseits des Trevi-Platzes über die Via delle Muratte, Piazza di Pietra, Piazza Capranica, Piazza S. Agostino, Tor Sanguigna und Via dei Coronari nach Ponte Vittorio Emanuele. Teils aus Durchbrüchen, teils aus Straßen-Erbreiterungen bestehend, ist diese den Corso mit dem vatikanischen Stadtteil verbindende neue Verkehrsader von größter Bedeutung, auch in hygienischem Sinne; die Aufgabe aber wäre, sie so durchzuführen, daß wertvolle Bauwerke nicht zerstört und schöne Straßen- und Platzbilder nach Möglichkeit geschont werden. Ein kurzer Querdurchbruch könnte zum Vorplatze des Pantheons führen, wird aber kaum nötig sein.

So, wie Teulada die neue Verkehrsader beabsichtigt, ist sie keinesfalls zulässig. Man hat deshalb ihn und andere Vertreter des Planes in Rom bereits mit dem Namen Piccoli Unni (kleine Hunnen) bezeichnet, weil sie, abgesehen von malerischen Straßenbildern, eine Reihe wertvoller Bauwerke angreifen wollen, besonders den Palazzo Ciccia Porci (von Giulio Romano), ein kleines Haus (Monumentino) des Alberto Serra di Monferrato von 1580, sowie die Palazzi Gabrielli und Lancellotti, alle an Via Coronari gelegen. Teulada möchte den Palazzo Ciccia Porci um zwei Achsen kürzen, das Monumentino an einer anderen Stelle wieder aufbauen, die Fassade des Gabrielli-Palastes zurücksetzen und auch den Lancellotti-Palast nicht unberührt lassen, alles dies, um eine geradlinige Hauptstraße zu erlangen. Er zeigt zwar durch eine Skizze (Abbildung 4), wie man die meisten Bauwerke schonen könnte, wenn man den Straßen-Durchbruch unregelmäßig gestaltet, verwirft aber seinerseits dieses „serpeggiare fra gli edifici antichi". Nach deutschem Empfinden würde es entschieden den Vorzug verdienen.

10. Betrachten wir endlich die Piazza Colonna, um deren endgültige Gestaltung der Streit in Rom seit Jahren sich bewegt, so hat Teulada diesem Zentralplatz des vornehmen Verkehres der italienischen Hauptstadt seine besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Die unter 9 und 8 erwähnten Straßen-Durchbrüche sind mit Absicht so gelegt, daß der durchgehende Verkehr nach Möglichkeit vom Colonna-Platz abgelenkt wird. So richtig und wichtig dieser Gedanke ist, so wird er doch mit größerer Schonung des Bestehenden durchgeführt werden müssen. Für den Colonna-Platz selbst schlägt der Verfasser die in Abbildung 5 dargestellte Umbauung vor. Im Rücken des vornehmen Hauptplatzes soll ein Verkehrsplatz für die Aufstellung, die An- und Abfahrt von Wagen, Automobilen und Straßenbahnen geschaffen, zwischen beiden Plätzen aber ein umfangreiches, monumentales Zentralgebäude mit zwei bedeckten Durchgängen nach Art der bekannten Mailänder Galerie sowie mit Portici, d. h. Wandelhallen, an drei Seiten errichtet werden. Hier soll sich in glänzend ausgestatteten Cafés, Restaurants und Versammlungssälen die vornehme und leichtlebige Gesellschaft der Einheimischen und Fremden treffen; in Ateliers und Kaufläden sollen die Schätze der Welt ihre Anziehungskraft ausüben, während, vor Regen und Sonne geschützt, die Menge sich in den Galerien und Portici ergeht. Der Vorschlag Teulada's ist unseres Erachtens

empfehlenswert und anderen, auf eine riesengroße Platzanlage zielenden Vorschlägen weit vorzuziehen. Aber die immer noch sehr geräumige leere Fläche des Verkehrsplatzes von 75 zu 80 m Seitenlänge ist für die Verkehrsmittel schwerlich in solcher Ausdehnung vonnöten, und der Eingriff in die Platzwände der Fontana di Trevi ist, wie bemerkt, unzulässig. Auch hat die Anordnung zweier solcher Galerien ihre Bedenken. Sollte nicht unser Vorschlag (mit einer Galerie) in Abbildg. 6 vorzuziehen sein und den Verkehrs-Anforderungen mit

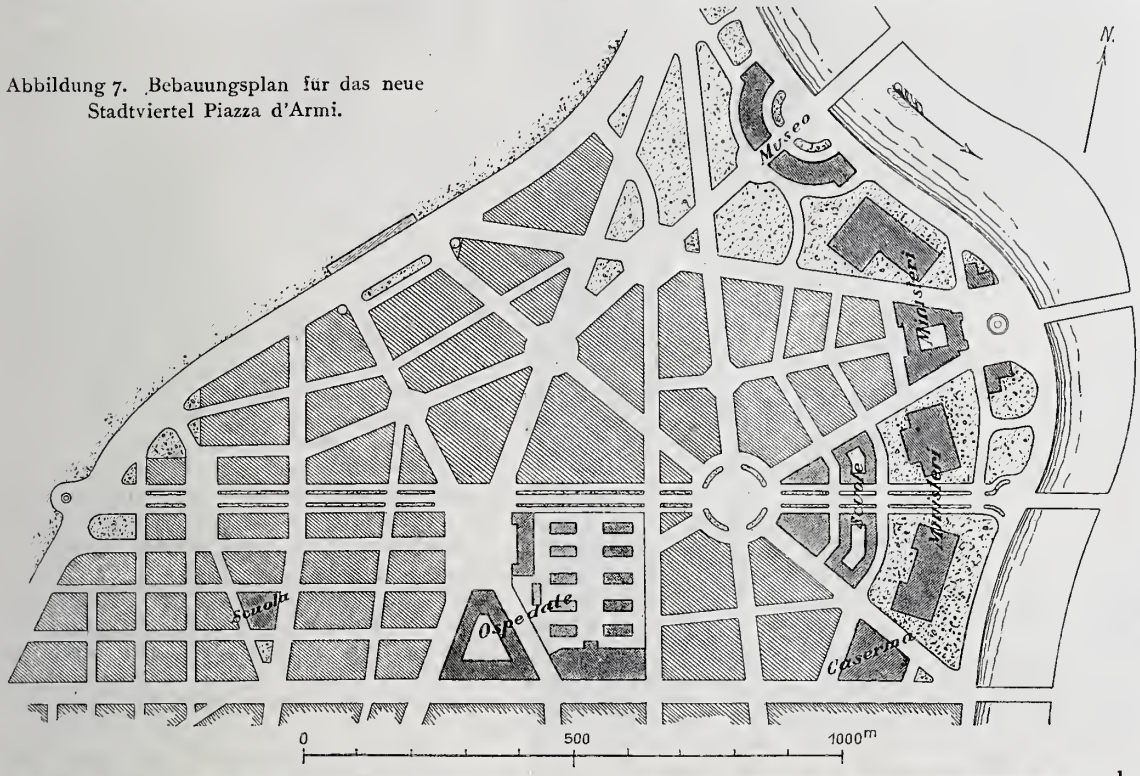


Abbildung 7. Bebauungsplan für das neue Stadtviertel Piazza d'Armi.

60 zu 60 m Fläche des rückwärtigen Platzes und 30 m Breite des Corsos völlig ausreichend Rechnung tragen?

Die Stadterweiterung

soll sich rings um die heutige Stadt (Abb. 1) über eine unregelmäßige Zone erstrecken, sodaß das Ganze annähernd die Form einer Kreisfläche von 7—8 km Durchmesser annimmt. Teulada teilt seine Planung in 9 Haupt-Abschnitte, nämlich: 1. die bisherige Piazza d'Armi auf dem linken Tiber-Ufer nördlich von den Prati di Castello, 160 ha; 2. Stadtviertel San Pietro an der Station gleichen Namens der Bahnlinie nach Viterbo, vor Porta Cavalleggeri, 22 ha; 3. Stadtviertel San Pancrazio auf der Höhe südwestlich vom Gianicolo, 47 ha; 4. Industrieviertel vor Porta San Paolo, 52 ha; 5. Stadtviertel San Giovanni südöstlich vom Lateran, 209 ha; 6. Stadtteil Nomentano vor Porta Pia östlich von der Via Nomentana, 103 ha; 7. Stadtteil Salario vor dem Tore gleichen Namens, 62 ha; 8. Stadtviertel Pinciano vor der Porta Pinciana, 29 ha; 9. Stadtteil Flaminio vor dem Popolo-Tor zwischen der Via Flaminia und dem Tiber, 81 ha. Dazu kommt eine Anzahl kleinerer Baubezirke von 46 ha Größe, sodaß zur Unterbringung des Bevölkerungszuwachses 811 ha Baugelände für die nächsten 25 Jahre zur Verfügung stehen würden. Ist dieses ausreichend? Die Zahl der Einwohner Roms betrug im Jahre 1908 rund 560 000, also bei 1600 ha Stadt-Fläche rd. 350 auf das ha. Da aber die antike Ruinenstadt und andere unbebaute Flächen in Abzug zu bringen sind, so ist die mittlere Wohndichtigkeit erheblich stärker, und die Dichtigkeitsziffer der eng bewohnten Stadtteile wird sicher nicht weniger als 800 betragen. Teulada ermittelt, indem er auf Grund der bisherigen Erfahrungen die fünfjährige Vermehrungs-Ziffer auf 14,365 % ansetzt, die Bevölkerung des Jahres 1933 auf rund 1076000, den 25jährigen Zuwachs also auf 516000. Für 811 ha Baugelände ergäbe sich also die unzulässige mittlere Wohndichtigkeit von 636 Personen auf 1 ha. Allein ein Teil des Zuwachses wird zweifellos im bisherigen Stadtbezirk unterkommen und dann stehen ja von dem rd. 2800 ha enthaltenden Erweiterungsgelände nach Abzug der 811 ha großen Teulada'schen Neubezirke noch fast 2000 ha zu Gebote, die vorläufig für geschlossene oder sonstige städtische Bebauung nicht ausgewiesen sind. Teulada glaubt deshalb, seine neuen Viertel für eine durchschnittliche Wohndichtigkeit von 400 Köpfen auf 1 ha bestimmen zu können.

Abbildung 10. Bebauungsplan des neuen Stadtviertels Appio oder San Giovanni.

Treten wir den einzelnen Bezirken näher und betrachten vorab die Piazza d'Armi. Unsere Abb. 7 (S. 191) stellt von zwei Vorschlägen des Verfassers denjenigen vor, der u. E. vergleichsweise den Vorzug verdienen dürfte: er zeigt dem Tiber-Ufer entlang öffentliche Gebäude in Gärten, in der Mitte eine große Kranken-Anstalt, ferner gemäß der beigefügten Erläuterung in der flußwärts gelegenen Geländehälfte Baugründe für bürgerliche Mietwohnungen und freistehende Privatwohnungen (die Blöcke bei dem „Museo"), bergwärts dagegen Baugründe für Arbeiterwohnungen; Straßen von 20 bis 40 m Breite, Blöcke von 60 bis 110 m Tiefe, vielfach auch von spitzwinkliger und in der Mehrzahl von wirtschaftlich ungünstiger Form. Die Wahl der Mitte des Geländes für eine ausgedehnte Kranken-Anstalt ist wohl nur dadurch zu erklären, daß dieser Teil sich im Eigentum der Stadt befindet; daß an sich die Lage der Anstalt am bergigen Rande des Stadtviertels vorzuziehen ist, bedarf kaum der Erwähnung. Das Straßennetz zeigt das französische Diagonalsystem, aber fast ohne künstlerische Motive und ohne einen einzigen ruhigen Architekturschatz. Man darf wohl sagen, daß der Entwurf Vieles will, ohne künstlerisch Nennenswertes zu erreichen.

Abbildung 12. Bebauungsplan des Landhausviertels Parco dei Parioli.

Etwas besser ist das neue St. Peters-Viertel (Abbildung 8), noch weniger befriedigend das Pancrazio-Viertel am Gianicolo (Abbildung 9). Für dieses schön gelegene, durch herrliche Aussichten auf Tal und Gebirge ausgezeichnete Gelände schlägt der Verfasser eine Bebauung vor, deren Höhe von der Mitte nach den Rändern abnimmt, damit so alle Gebäude von der Schönheit der Lage Vorteil haben. Das verbessert aber nicht den Straßenplan, dessen steife, auf Treppen angewiesene Linienführung und wenig zweckmäßige Blockteilung eine schöne, der natürlichen Geländebildung sich anpassende Bebauung hindert. Einen außerordentlich stark zerschnittenen Bebauungs-Plan weist das San Giovanni- oder Appia-Viertel auf. Die Erbreiterung der Via Appia auf 40 m mag zweckmäßig sein; im übrigen herrscht hier eine wahre Kirmes von übermäßig breiten Straßen und mißgestalteten Blöcken (Abbild. 10). Ueberaus einförmig dagegen ist der Entwurf für den neuen Stadtteil an der Via Salaria (Abbildung 11). Kurz, fast alle vom Verfasser behandelten neuen Wohnviertel bereiten dem prüfenden Auge eine größere oder geringere Enttäuschung.

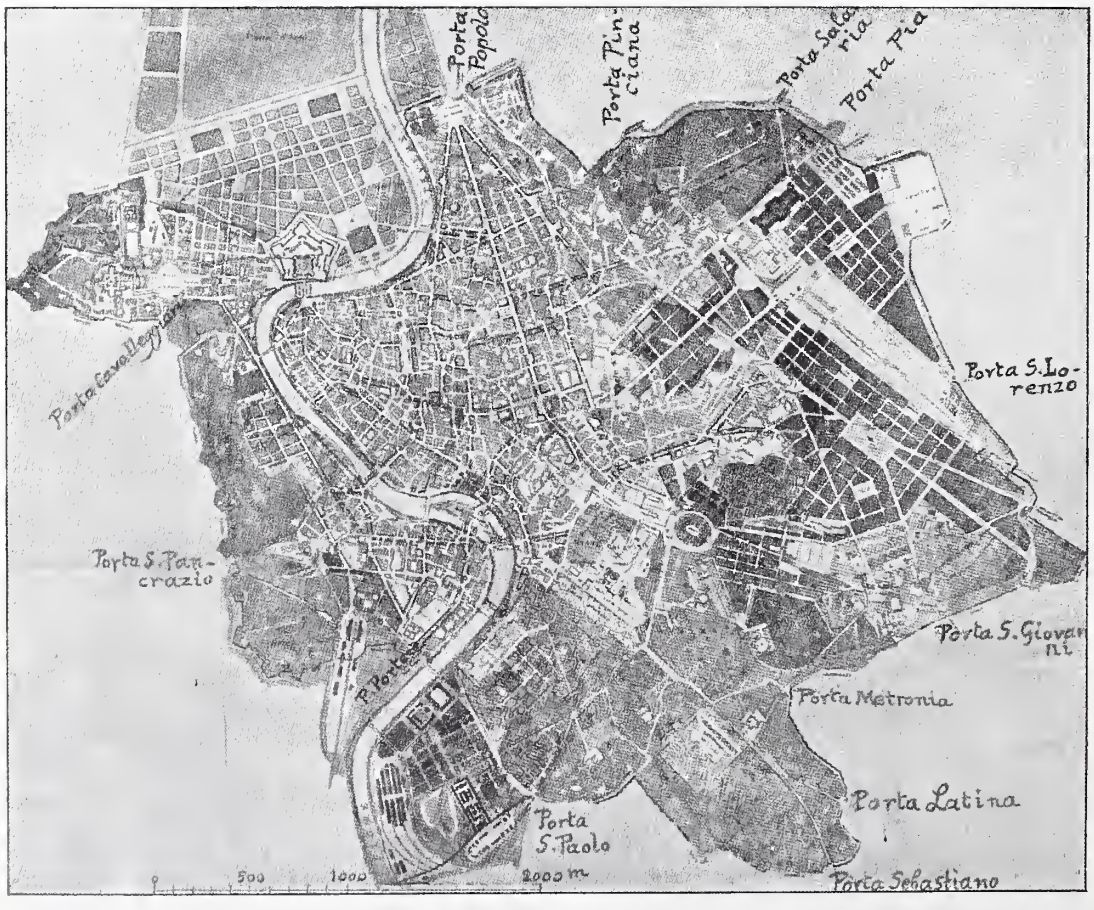


Abbildung 1. Stadtplan vom Jahre 1883.

Neben den schönheitlichen Mängeln scheint uns auch eine

ausreichende Abstufung der Gebäudehöhen und Straßenbreiten zu fehlen. Warum auch die kleinste Wohn-Straße, ohne durchgehenden Verkehr, durchaus eine benstraßen sollten, zur Vermeidung von Treppen, im Hügellande auch steiler angelegt werden dürfen als 1 : 25.

Wohltuende Ausnahmen in dem wenig erfreulichen

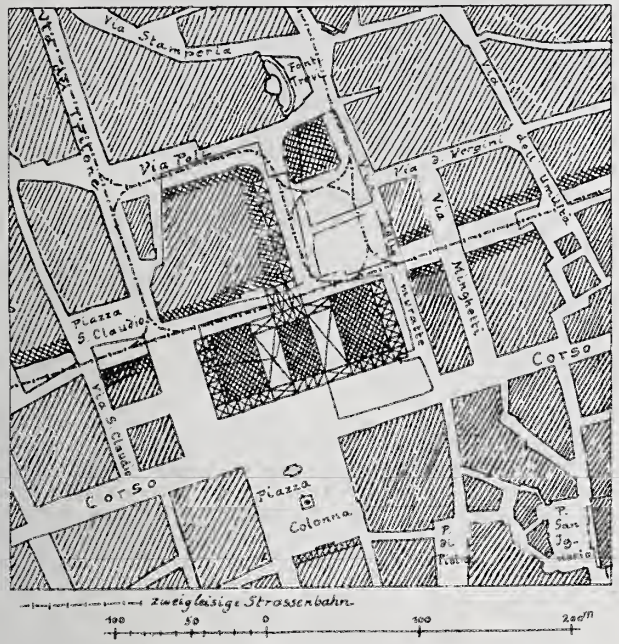


Abbildung 5. Ausbau des Colonna-Platzes nach Sanjust di Teulada.

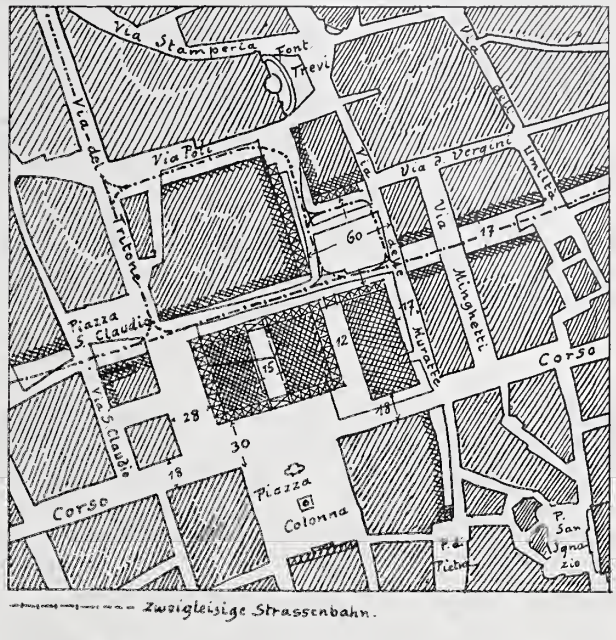
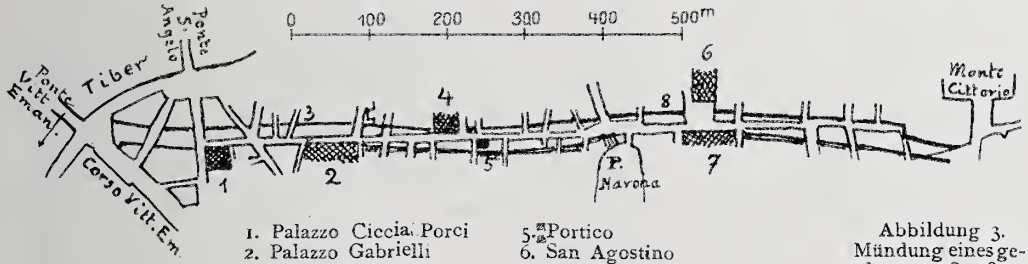


Abb. 6. Ausbau der Piazza Colonna nach dem Vorschlag des Verfassers.



1. Palazzo Ciccia Porci
2. Palazzo Gabrielli
3. Monumentino
4. Palazzo Lancellotti
5. Portico
6. San Agostino
7. Palazzo Agostino
8. Monte di Pietà.

Abbdg. 4. Straßendurchbruch von 20 m Breite in Richtung der Via dei Coronari.

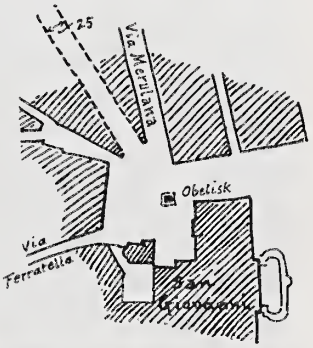


Abbildung 3. Mündung eines geplanten Straßen-Durchbruches in die Piazza San Giovanni in Laterano.

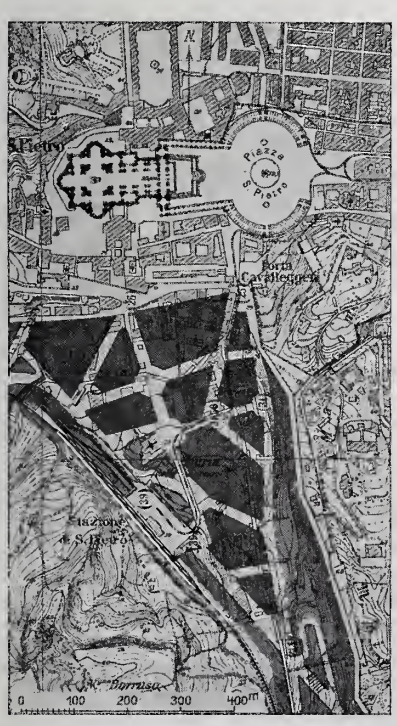


Abbildung 8.
Bebauung des Viertels von San Pietro.

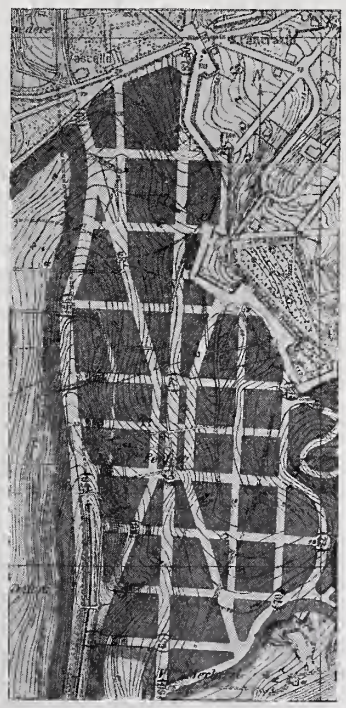


Abbildung 9.
Bebauung des Viertels von San Pancrazio.

Abbildung 11.
Bebauungsplan des neuen Stadtviertels Salaria.

Mindestbreite von 16 m haben soll, ist schwer zu begründen. Für Verkehrsstraßen geringerer Bedeutung bedarf es nicht überall einer Mindestbreite von 20 m, namentlich dann nicht, wenn Vorgärten angeordnet werden. Ne-

Gesamtplan bilden einige Landhaus- oder Garten-Bezirke, so besonders das mit dem Namen Parco dei Parioli bezeichnete Hügelgelände im Norden des Monte Pincio und der Villa Umberto I (Abbildung 12).

Die umfangreiche Arbeit Teulada's hat gewiß manche praktische Vorzüge von bedeutender Tragweite. Aber ihr künstlerischer Inhalt ist so gering, daß sie der Ewigen Stadt, der künstlerischen Hauptstadt der Welt, nicht würdig erscheint. Raumgestaltungen, die jenen großen Werken des Städtebaues, welche die italienische Renaissance und besonders der römische Barock hervorgebracht haben, an die Seite gestellt werden könnten, finden sich fast gar nicht, weder bei den Durchbrüchen der inneren Stadt, noch im Erweiterungsgelände. Ein Blick auf Anlagen wie Peters-Platz, Spanische Treppe, Kapitol-Platz und Popolo-Platz, die doch ebenfalls zum großen Teil aus der Umgestaltung alter Stadtteile hervorgegangen sind, müßte den Römern den Unterschied gegenüber ihren heutigen Plänen klar vor die Seele führen. Und nachträglich lassen sich solche künstlerischen Gedanken nicht in ein gegebenes Planschema einfügen, ohne dieses von Grund auf zu ändern. Ein guter Stadtbauplan ist wirklich weit mehr als ein Enteignungsschema oder, wie Teulada sagt, „un elenco di proprietà da espropriarsi". Es scheint nicht, als ob der moderne Städtebau in Italien sich auf die Höhe einer Kunstübung erhoben hat. Wenn die römische Stadtverwaltung dies erkennt, so wird sie sich vielleicht entschließen, einen Weg zu betreten, der anderswo zum guten Ziele geführt hat, nämlich den Weg eines internationalen Wettbewerbes.

Auf daß man einst vom neuen Rom dasselbe sagen möge, was Goethe beim Durchwandern der alten Stadt schwärmerisch ausrief: „In deinen Mauern ist alles beseelt, ewige Roma!" —

Die Wasserversorgungs-Anlage für Apulien.

Vortrag, gehalten in der Hauptversammlung des Arch.- u. Ing.-Vereins zu Cassel am 23. Februar 1909 von Dr.-Ing. Dr. phil. Brandau.*)

Unter den großen neuzeitlichen Unternehmungen nimmt die Apulische Wasserversorgung einen hervorragenden Platz ein. Sie ist bestimmt, die große Notlage eines durch Wassermangel und ewige Krankheiten bedrängten Landesteiles zu beheben. Apulien umfaßt die drei Provinzen Süd-Italiens Foggia, Bari und Lecce. Sie gehörten zum Königreich Neapel, bis im Jahre 1860 die Vereinigung mit dem Königreich Italien erfolgte. Seitdem hat Apulien einen verhältnismäßig großen Aufschwung genommen. Wein, Olive, Haselnuß und Mandel gedeihen auf dem Boden wie kaum sonst wo, und würden den Ackerbau höher lohnen lassen, als jede andere Beschäftigung, wenn daselbst nicht von jeher ein empfindlicher Wassermangel herrschte. Wir werfen zur Erklärung dieses verhängnisvollen Zustandes einen Blick auf die Karte. Apulien dehnt sich längs der Nordostküste Italiens, beginnend mit der Halbinsel Gargano, bis an die äußerste Spitze der Salentinischen Halbinsel aus. Seine südwestliche Grenze fällt in ein bis 500 m hohes Hügelland, gebildet aus den Abhängen des Meridionalen Apennin, der in Berggruppen von 1500—2000 m Höhe gipfelt und mit prächtigem Walde oder mit Busch und Kräutern bestanden ist. Regen und Schnee fallen auf diesen gewaltigen Bergmassen sehr häufig, und auf den ersten Blick sollte man auf besonders günstige Bewässerungs-Verhältnisse für das sich langsam zur Küste niedersenkende Land schließen. Dennoch ist kein Abfluß von allem Tau, von allem Regen und von allem Schnee des Apennin für Apulien bestimmt. Alle Niederschläge versinken in dem Kreidekalk-Massiv des Apennin, das durch Verwerfungen, Spalten und Dolinen durchaus zerrissen ist. Und nun hat sich an seinen beiderseitigen Hängen, wie ein dichter Mantel, bis in beträchtliche Höhe das wasserundurchlässige Tertiär angelegt, das aber auf der Südseite von Erosions-Tälern tiefer angeschnitten ist, als von Norden her. Da ist es, wo sich die im Apennin-Massiv gesammelten Wasser lösen und zum Tyrrhenischen Meer naturgemäß ihren Lauf nehmen. Wir sehen vom Monte Paflagone im Norden dieses Zuges des Apennin zwar den breiten Ofanto-Fluß in die Apulischen Lande gerichtet und sich noch in das Adriatische Meer ergießen; doch sein Bett führt selten Wasser. Weiter südöstlich entspringende spärliche Wasserläufe fängt der längs der Apennin-Kette seinen Lauf nehmende Fluß Bradano ab und führt die Wasser zum Jonischen Meer. Sind so alle Bedingungen erfüllt, Apulien jeden offenen Wasserlauf fernzuhalten, so läßt außerdem auch der wasserdichte Boden des Landes keine Quellen empordringen. Ueber dem anbaufähigen, trockenen und heißen Lande bleiben Tau, Regen und Gewitterbildung aus. Die ungünstigen Boden-Verhältnisse und Oberflächen-Gestaltungen haben es also mit sich gebracht, daß Apulien keine konstanten Wasserläufe, keine Quellen und keine Niederschläge hat. Seinen Fluren fehlt in den Sommer-Monaten das Fruchtbarkeit spendende Element gänzlich. Trinkwasser findet sich nirgends, und die Gesundheits-Verhältnisse sind davon schwer betroffen. Malaria und Typhus hausen in schreckenerregender Weise. Nur die Behebung des Wassermangels kann hier bessere Verhältnisse schaffen.

Bari, die größte Stadt des Landes mit 80000 Einwohnern, sammelt das Trinkwasser in Regenwasser-Zisternen. Es ist nicht allein karg, sondern auch trübe und übelriechend; die gewöhnliche Bevölkerung kennt kein anderes Wasser. Für den Wohlhabenderen wird mit der Bahn

*) Hr. Dr. Brandau war von 1905—1907 der Baudirektor der „Gesellschaft für die Apulische Wasserversorgungs-Anlage".

Der Widerschein Rom's bei den Schriftstellern von Montaigne bis Goethe, von Chateaubriand bis Anatole France.

Von Albert Hofmann in Berlin.

In der Einleitung zu seinem Buche: „Italien, Ansichten und Streiflichter" versucht Victor Hehn, den der Buchhändler Salomon Hirzel in Leipzig als „einen unserer Klassiker" bezeichnete, das Erscheinen dieser Bekenntnisse eines fein empfindenden, weltmännischen Geistes damit zu entschuldigen, das Buch bedeute nichts als ein Zeugnis mehr, „daß es immer noch Einzelne unter uns gibt, die dem idealen Gedanken, der unsere klassische Dichtung und Philosophie geschaffen hat, nicht völlig entsagen mögen; die sich bestreben, wie Winckelmann und Goethe, wie Schelling und Hegel anzuschauen, zu empfinden und zu denken; die gegen Plattheiten, wie induktiv und deduktiv und gegen Streitfragen wie die, ob die Welt, die ja alles in sich faßt, ein Uebel sei oder nicht, nur Verachtung hegen; die, was sie auch im einzelnen als ihr Fach betreiben, seien es Kegelschnitte oder Werk- und Buchführung oder der Beruf des Zivil-Ingenieurs oder das Geschäft des Apothekers oder etwas anderes, doch das Bedürfnis fühlen, ein Ganzes zu werden und wahre Menschlichkeit in sich zu entwickeln; die endlich, um das letztere zu erreichen, aus der Dürre der Technik und Mechanik, des gemeinen Verstandes und groben Nutzens gern zu Kunst und Altertum, zu der Naturgestalt und uralten Kultur des Südens wie zu einer reinen Bildungs- und Lebensquelle flüchten". Wie viele Geister vor Hehn haben versucht, aus der geschäftlichen Trivialität des nordischen Alltages, die verbreiteter ist, als man sich zugestehen will und welche nur einige eine Ausnahme bildende sonnige Naturen nicht in dem Maße empfinden, wie sie vorhanden ist, in Kunst und Natur des Südens „wahre Menschlichkeit" zu finden? Und wie viele Geister werden nach Hehn noch diesen Versuch unternehmen?

Es ist, wie Dehio seine „Lebensnachrichten über Victor Hehn" einleitet, „wenn wir auf die Geschichte des deutschen Geistes in den letzten hundert Jahren zurückblicken, kein Zufall, sondern in einem merkwürdigen Gesetze der Polarität begründet, daß diejenigen Künstler und Schriftsteller, die den sympathetischen Zug nach südlichem, romanischem, antikem Wesen am tiefsten empfunden und darin die Ergänzung ihrer eigenen, unvollständigen Naturanlage gesucht haben, wo nicht alle, so doch zu einem großen Teile, Söhne des Nordens waren, so: Carstens, Schinkel, Genelli, Thorwaldsen (den wir doch ohne Bedenken geistig Deutschland zurechnen dürfen), Winckelmann, Niebuhr, W. v. Humboldt". Dieses eigentümliche polare Verhältnis, das seine Begründung findet in den auf die mit dem Charakter des Gegensatzes zur eigenen Natur umkleideten fremden Verhältnisse gerichteten psychischen Regungen des menschlichen Geistes, kommt auch in den Urteilen über Rom zum Ausdruck, die Gaspard Valette in einem bemerkenswerten Buche: „Reflets de Rome" (Rome vue par les écrivains de Montaigne à Goethe, de Chateaubriand à Anatole France)*) zusammengefaßt hat und die in dem Augenblick, in welchem Rom als königliche Hauptstadt des heutigen Italien zum wiederholten Male vor tiefgreifende Umgestaltungen gestellt ist, erhöhtes Interesse finden werden.

Es ist eine artige Verbeugung gegen den deutschen Geist, daß die Einleitung zu dem Buche mit dem Ausspruch

*) Paris, Plon-Nourrit et Cie. 1909.

Trinkwasser herangeführt, das für das Liter mit 2–5 Centesimi (d. h. auf das Kubikmeter gerechnet 20—50 Lire!) verkauft wird. Reiche bedienen sich des in Flaschen für 0,20 bis 0,50 L. verkäuflichen Mineralwassers. Der Typhus, ein unvermeidlicher Begleiter solcher Wassernot, ist unausrottbar.

Die erlangte Erkenntnis, daß durch eine Wasserversorgung dem Elend dieses Landes abzuhelfen sei, wird bald in weit höherem Grade segensreiche Folgen bringen. Nach dem Erlaß eines Gesetzes vom Jahre 1898, das eine Wasserversorgung Apuliens auf Kosten des Staates beschloß, wurden schon im Jahre 1902 die generellen Pläne, Studien und Kostenanschläge vollendet. Das Parlament genehmigte die Ausführung derselben und stellte die erforderlichen Mittel dafür bereit.

Durch gründliche Untersuchungen war in erster Linie festgestellt, daß die Wasserversorgung Apuliens nur in einer großen einheitlichen Zuleitung des Wassers aus großer Ferne und durch Zweigleitungen von dieser ab erfolgen könne. Zweitens ergab sich, daß die Quellen des Flusses Sele, die auf der Südseite des Monte Paflagone entspringen, sich in jeglicher Hinsicht am geeignetsten darbieten für die Ableitung nach Apulien. Der Sele entquillt aus 80 Spalten des Kalkmassives, als stets kühles und klares Wasser, im Städtchen Caposele. Aus einem kleinen Sammelbecken stürzen sich die klaren Fluten über 30 m hohe Kaskaden, bilden nach Aufnahme vieler wasserreicher Quellen und Nebenflüsse den Fluß Sele, der nahe dem klassischen Boden von Paestum ins Tyrrhenische Meer sich ergießt. Die Sele-Quellen besitzen eine nahezu konstante Ergiebigkeit von 6 cbm/Sek. bei 9° C. Auch der chemische und der bakteriologische Zustand des Wassers sind befriedigend. Erwerbung der Quelle und Abfindung der Wasserrechte erforderten den verhältnismäßig geringen Aufwand von 700000 L. Endlich ist die Höhenlage der Quellen auf 420 m ü. M. und die Nähe eines Apennin-Passes von nur 700 m ü. M. für die vorliegenden Zwecke in besonderem Maße günstig. Eine wenig geringere Höhenlage hätte ungeheure Kostenaufwendungen und technische Schwierigkeiten mit sich gebracht. Trotz dieser also günstig befundenen Umstände ist die Ausführung des Planes immer noch eine besonders schwierige Aufgabe.

Von einigen geologischen Autoritäten ist die ganze Gegend, in welcher die Anlage auszuführen ist, teils wegen der Bodenbeschaffenheit, teils wegen der Häufigkeit von Erdbeben als unsicher bezeichnet worden. Nach ihrer Ansicht sollte man kaum daran denken können, das Werk zu vollenden; wenn aber vollendet, stehe ihm nach kurzer Zeit unbedingt der Ruin bevor. Aus dieser Bemerkung geht der ernste Charakter der Lösung der Aufgabe hervor. Dieses jedoch nur nebenbei.

Zunächst sind es die orographischen Verhältnisse der nördlichen Apennin-Hänge, die der Durchführung eines Wasser-Kanales in der erforderlichen Höhenlage eine eigenartige Aufgabe stellen. In dem stark gefurchten Berglande gibt es doch erst in größerer Entfernung von der Wasserfassung in Caposele einige wenige tief gelegene Täler, die eine Führung des Kanales nahe der Erdoberfläche ermöglichen. Diese bilden steile Schluchten in den wenig standhaften Mergeln und Tonen der Tertiärdecke. Auf 50—60 km hat sich der Kanal seinen Weg zu suchen, indem er dem rutschenden Gelände ausweicht, sich möglichst als Tunnel im Inneren der Berge hält, und nur hier und da mal ans Tageslicht kommt, um geeignete Stellen als Bauplätze oder als Zugänge zum Kanal für die Unterhaltung in späteren Zeiten aufzufinden. Zudem bleiben in diesem Lande, mehr als anderswo, noch die Gefahren ausgedehnter Rutschungen durch häufige Erdbeben drohend.

Höhenlage, Modellierung des Berglandes und seine Gesteinsbeschaffenheit zwangen dazu, den Kanal in seiner ersten Abteilung (von 55 km Länge) auf 49 km Länge als Tunnel im Berges-Inneren unterzubringen. Nur die vorgenannten Rücksichten veranlaßten gelegentliches Auftauchen in Talschluchten; deshalb wechselten hier ständig Tunnel, Brücken und Viadukte ab. Die längsten Tunnel haben 18,8 und 6 bezw. 5 km.

Auf den folgenden Baustrecken sind die Schwierigkeiten weit weniger bemerkenswert. Hier und da durchquert der Kanal zur Vermeidung großer Schleifen breite Täler, deren bewegliche Bodenbeschaffenheit dem Brückenbau ungünstig ist. Anderwärts ist die Anlage bedeutender Syphons erforderlich (in einem Falle ein solcher von 5220 m Länge).

Von der Quellenfassung bei Caposele erstreckt sich der eigentliche Hauptkanal in westöstlicher Richtung bis Fasano (unweit Brindisi auf 236,5 km). Zu größeren Bevölkerungszentren führen große Zweigleitungen und von diesen wieder Nebenzweige in weniger dicht bewohnte Gegenden in einer Gesamtlänge von vorerst 1668,3 km. Das Projekt sieht die Verlegung sämtlicher Leitungen in den Gemeinden und in die Wohnungen vor; ebenso die Aufstellung von öffentlichen Brunnen, Hydranten, Tränkeplätzen usw. Für die Bestimmung des Bedarfes an Wasser der im Jahre 1921 auf 2 275 000 Einwohner angewachsenen Bevölkerung hatte man je nach der Größe der Gemeinden einen Verbrauch zwischen 90 und 50 l für den Tag und Kopf der Bevölkerung zugrunde gelegt, wobei der mittlere Verbrauch der Bevölkerung von Neapel, der sich im Jahre 1902 auf 79 l gestellt hatte, als ungefähre Vergleichsbasis gedient hatte. Wenn nun für einen solchen Bedarf eine Sekundenleistung des Kanales von 1700 l reichlich genügt haben würde, so wurde doch in der sicheren Voraussicht des für industrielle und Landwirtschafts-Zwecke größeren Verbrauches beschlossen, daß der Kanal den gesamten Quellenertrag von etwa 6000 l/Sek. nach Apulien führen solle.

Als zulässige Wassergeschwindigkeit im Kanal wurde 1 m/Sek. angenommen, dementsprechend ein Gefälle von 0,25 m auf 1 km. Unter Benutzung der Formel von Bazin ergab sich das erforderliche Lichtprofil des Kanales von 6,66 qm. Nach jeder Verzweigung verengt sich das Kanal-

---

Goethe's anhebt, wer Italien und besonders Rom gesehen habe, könne niemals ganz unglücklich werden. Und es folgt diesem ersten Ausspruch des Olympiers von Weimar ein zweiter, der 16 Jahre später getan wurde und in welchem Goethe klagt, er habe keinen ganz glücklichen Tag mehr verlebt, seitdem er den Ponte Molle überschritten habe, um heimzukehren. Rom vereinigt in sich die Dreiheit der Geschichte, der Schönheit und der Größe, es ist die Stadt der Seelen, sagte Louis Veuillot. Seine Reize wirken nicht wie unmittelbare, plötzliche Eindrücke, sie treffen den Besucher nicht wie ein Blitzstrahl, sondern sie senken sich langsam aber stetig und sicher in die Seele. Vallette hat Vorgänger gefunden auf dem Wege, den er mit seiner Sammlung von Urteilen gefunden hat. J. J. Ampère hat die „Portraits de Rome à différents âges" herausgegeben und darin gesagt, Rom sei nicht eine Stadt wie die anderen, es besitze einen schwer zu erklärenden Reiz, der nur ihm eigentümlich sei. Die, welche diesen Reiz empfinden, verstehen sich leicht; für die anderen ist er ein Rätsel. Damit ist der Schlüssel für die oft stark widersprechenden Urteile des Buches gegeben.

Gleich das erste Beispiel ist charakteristisch für diesen Widerspruch. 1580 besuchte Michel de Montaigne, nach Sainte-Beuve der klügste Franzose, den die Welt jemals besessen, Rom. Indessen, das Rom der Renaissance läßt ihn völlig gleichgültig. Sechzig Jahre nach dem herrlichsten Aufblühen der Kunst seit dem perikleischen Zeitalter nach Rom gekommen, bemerkt Montaigne nichts davon. Er sieht weder die Bauten Nikolaus V., Sixtus IV., Julius II. und Leo X., noch die Werke der toskanischen und umbrischen Maler von Botticelli bis Signorelli, von Perugino bis Ghirlandajo. Für ihn sind weder die Stanzen Raphaels, noch die Sixtinische Kapelle Michelangelo's, dessen Moses in San Pietro in Vincoli, noch jenes Psyche und Galathe in der Farnesina vorhanden. Er bemerkt weder die Bauten des San Gallo, des Bramante, noch überhaupt den St. Peters-Dom des Michelangelo, Maderna und Bernini. Vallette klagt: „Bildnerei, Malerei, Architektur, Montaigne übersieht alles, was das Rom der großen Päpste an Schönheit auf seinem Boden vor der Regierungszeit Sixtus V. (1585—1590) angesammelt hatte". Das einzige, was für ihn Interesse hat, ist Rom als das Grab der antiken Kultur. Man darf ihn deshalb nicht schelten; er hatte ein tiefes Gefühl für die vergangene Größe Roms und für seine schließliche Zerstörung durch den feindlichen menschlichen Geist. Er bekennt: „l'état de cette vieille Rome libre, juste et florissante, m'intéresse et me passionne". Und er hat auch Sinn für Rom als Weltstadt: der Spanier wie der Franzose könnten sich hier zu Hause fühlen.

Wenn darauf die Schriftsteller der Regierungszeit Ludwigs XIV. Rom vernachlässigt haben, so haben es dafür um so mehr zwei Maler des XVII. Jahrhunderts in ihren Werken geschildert: der Normanne Nicolas Poussin, und der Lothringer Claude Gellée, genannt Claude Lorrain, welche die römische Landschaft für die Kunst entdeckt und sie zum Range der klassischen Landschaft emporgehoben haben. „Wenn Poussin wie kein anderer den Bau und die Linie der römischen Landschaft festgehalten hat, so hat Claude Lorrain in ihr mehr den feinen und stillen Reiz empfunden." Für Claude Lorrain, der die Fontana d'Acqua Acetosa, den Tempel der Venus, die Gärten der Villa Madama malte, wird ein Wort von Jacob Burckhardt aus dem „Cicerone" angeführt, kein Maler außer ihm habe so in der Seele die Erinnerung an Rom und das Heimweh nach der Stadt geweckt.

Montesquieu beantwortete die Frage, was er in Rom

profil entsprechend der noch zu fördernden Wassermenge und geht schließlich in kreisrunde Rohrleitungen über. Viele der Zweige enden an den Orten des Adriatischen und des Jonischen Meeres, längs seiner ganzen Küsten-Erstreckung von 600 km.

Nach den verschiedenen Verwendungszwecken und Verbrauchsmengen sollen von den Abnehmern folgende Preise*) erhoben werden: für

1 cbm Wasser zu öffentlichen Gemeindezweck.	0,12—0,15	L.
„ „ „ „ privaten Zwecken	0,30	„
„ „ „ „ Industrie- u Eisenbahnzweck.	0,08—0,20	„
„ „ „ „ landwirtschaftlich. Zwecken	0,12—0,20	„

Den aus 420 m Meereshöhe herkommenden Wassern bleibt, nach Abgang der Gefällverluste durch Widerstände im Kanal, ein bedeutendes Gefälle für Kraftzwecke, das zunächst zur Hebung des Wassers in ansteigenden Leitungen, zu hochgelegenen Gemeinden, mittels Turbinen und Pumpen bestimmt ist. Darüber hinaus werden 8000 PS. für industrielle Zwecke verwendbar.

Dieser Plan der Wasserversorgung für Apulien, als eine einzige einheitliche Kanalanlage, darf man als die richtige und einzig mögliche Lösung bezeichnen. Dennoch haben sich dagegen heftige Angriffe gerichtet, auch wurde der Versuch gemacht, seine Verwirklichung zu hintertreiben. Es muß zugestanden werden, daß ernste, nicht ohne weiteres zu übergehende, Gründe den Angreifern gedient haben.

Es wird behauptet, daß die Möglichkeit bestehe, in Apulien an sehr vielen Orten genügende Wassermengen durch Pumpwerke aus vorhandenem Grundwasser zu heben; auf diese Art seien viele getrennte Wasserversorgungen einfach und billig ausführbar, vor allem aber betriebssichere Anlagen. Die Vorstudien zum staatlichen Projekt, die auf die ersten größeren Versuche mit solchen Pumpwerken für Bari und Lecce hinweisen konnten, als in jeglicher Hinsicht mißglückt, haben diese Behauptungen als Illusionen hingestellt. Wo auch immer unterirdische Wasser gefunden waren, zeigten sie sich salzig und als Trinkwasser ungeeignet. Durch die Studien ist ferner sicher erwiesen, daß von allen verfügbaren Apennin-Quellen nur die Sele-Quellen für die vorliegenden Zwecke in Betracht kommen können. Darauf erwidern die Gegner des Planes, daß selbst, wenn man das alles als richtig zugestehen wolle, das Projekt völlig verfehlt sei und ein nationales Unglück bedeute. Die Erdbebengefahren müßten den Bestand des Kanales als unmöglich erscheinen lassen und die aufgewendeten Baukosten seien verloren. In der Tat sind in alten und jungen Tagen häufig große Erdbeben über diese Gegenden hergegangen, Dörfern und Städten den Untergang bereitend. Man bezeichnet sogar den Bestand der Sele-Quellen auf der gegenwärtigen Fassungshöhe für bedroht, durch Rutschungen der Tertiärdecke über dem Kalkmassiv, infolge von künftigen Erdbeben. Die Bloslegung tieferliegender Felsspalten müßte das Versiegen der Quellen nach sich ziehen.

Es kann keineswegs geleugnet werden, daß die Möglichkeit der Beunruhigung und Zerstörung von Kanalstrecken, die vom Erdbeben unmittelbar betroffen werden, vorliegt. Gewisse Betriebsstörungen wird man als Folgen solcher Beschädigungen voraussehen müssen. Ich meine aber, daß es viel zu weit gegangen ist, diese Umstände zum Ausgangspunkte des Kampfes gegen das Unternehmen zu wählen, da doch die Wasserversorgung unumgänglich ist. Die Frage liegt einfach so: „Dieser Plan oder keiner". Wenn man sieht, daß die Bewohner dieses Landes, gezwungen von der Not, zum so und so vielsten Male ihre Städte und Kathedralen von neuem wieder aufgebaut haben, wenn die Bevölkerung trotz der oftmaligen Dezimierung stetig wächst, und wenn es feststeht, daß ihr ein ungewöhnliches Aufblühen aus der Wasserversorgung zuteil werden wird, dann wird man wohl auch ruhig den Fall ins Auge fassen können, einmal für eine gewisse, kurze Zeit kein Kanalwasser beziehen zu können. Wenn das Land 50 Jahre die Wohltaten der Wasserversorgung genießt und 1 Jahr dieselben entbehren muß, ist es immer noch glücklicher daran, als ein Land, das während der 51 Jahre ununterbrochen unter Trockenheit schmachtet. — (Schuß folgt.)

*) Anmerkung der Redaktion. Hr. Landes-Oberingenieur Oslender in Düsseldorf gibt in einem im Arch.- u. Ing.-Verein für Niederrhein und Westfalen im Frühjahr d. J. in Cöln gehaltenen Vortrage über den gleichen Gegenstand ziemlich abweichende Zahlen an.

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage eines Friedhofes in Bielitz in Oesterreich-Schlesien wird vom Presbyterium der evangelischen Gemeinde daselbst zum 15. Juni d. Js. für deutsche Bewerber erlassen. Es gelangen 2 Preise von 1000 und 500 Kr. zur Verteilung durch ein Preisgericht, dem die Hrn. Landes-Ob.-Brt. Ad. Müller in Troppau, Brt. Fr. Srb in Teschen und städt. Brt. Rob. Friedel in Bielitz angehören. Nicht preisgekrönte Entwürfe können käuflich erworben werden. Unterlagen gegen 3 Kr. durch das Presbyterium. —

Wettbewerb neue Kirche Hannover-Bothfeld. Die Aufgabe ist insofern eigenartig, als es sich bei dem Entwurf des Neubaues um die unveränderte Erhaltung eines aus grobem Mauerwerk errichteten alten Kirchturmes von interessanter Wirkung handelt. Die zu wölbende oder mit Holzdecke zu versehende Kirche soll 650 Sitzplätze erhalten. Bausumme 80—100 000 M. Hauptzeichnungen 1:100. Ueber die Ausführung ist die Beschlußfassung vorbehalten. —

Inhalt: Ein neuer Stadtbauplan für Rom. — Die Wasserversorgungs-Anlage für Apulien. — Der Widerschein Rom's bei den Schriftstellern von Montaigne bis Goethe, von Chateaubriand bis Anatole France. — Wettbewerbe. — Plan-Doppelbeilage: Ein neuer Stadtbauplan für Rom.

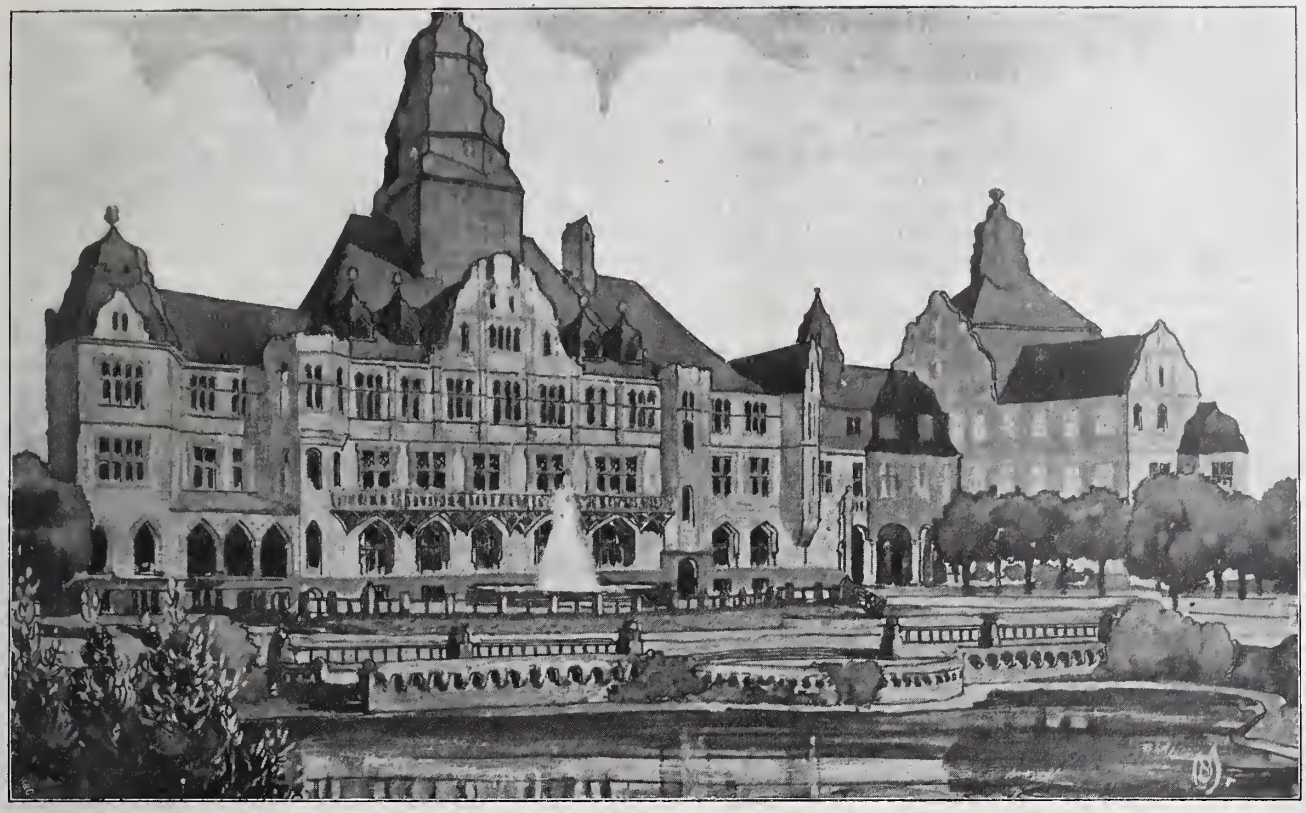
Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

finde, mit dem Ausruf: „C'est une ville éternelle!" Ein ungeheurer Schatz einziger Dinge sei in Rom angesammelt. Charles de Brosses erklärt Rom außer allem Vergleich mit anderen Städten. Doch hat St Peter keinen Eindruck auf ihn gemacht. Nichts habe ihn gegenüber dem Schönsten, was es auf der Welt gebe, so sehr überrascht, als über den St. Peter keine Ueberraschung zu empfinden. Das Werk erscheine weder groß noch klein, weder hoch noch nieder, weder breit noch eng. Man komme zur Empfindung seiner ungeheuren Größe nur durch Wechselbeziehung. Wenn dieses Gebäude beim ersten Besuch keinerlei Eindruck auf den Geist mache, so komme das daher, weil es eine wunderbare Einheit habe. Die Campagna machte auch wenig Eindruck auf ihn, etwas mehr die Anmut der römischen Villen. Zu letzteren bemerkt de Brosses nur, daß die Italiener sie zu sehr, die Franzosen zu wenig schätzen. Dagegen hat er keinen Sinn für die malerischen Ufer des Tiber, er vermißt schmerzlich die Kais. „Die Stadt besitzt keine Kais entlang des Tiber; urteilen Sie, welcher Fehler in einer Stadt, die so geschmückt ist, wie diese. Die Kais sind das Nötigste und die größte Verschönerung, die man dieser Stadt geben kann." De Brosses würde wahrscheinlich befriedigt gewesen sein über die Ufermauern des Tiber, die nach 1870 durch den schweizerischen Ingenieur Conradin Zschokke angelegt wurden. Dagegen hat er begeisterte Worte für die zahlreichen und schönen Springbrunnen Roms. Die Zahl der Springbrunnen und die Ströme Wasser, die daraus hervorquellen, sind ihm bewundernswerter noch als die prächtigsten Gebäude. Und er hat mit diesem Urteil sicher nicht Unrecht. Für die Brunnen des Petersplatzes, der Piazza Navona, für den Triumphbogen der Acqua Paola fand er lebhafte Worte der Freude. Jeden Tag macht er ihnen einen Besuch. So wenig er die Campagna liebt, so begeistert schildert er einen Ueberblick über die ewige Stadt vom Janiculus, namentlich bei Sonnenuntergang. „Betrachtet diese erstaunliche Ansammlung von Domen, Campanilen und vergoldeten Kuppeln, von Giebeln und Fassaden, von Kirchen und Palästen, von grünen Bäumen und sprudelnden Wassern. Kein Blick auf Paris gleicht diesem". Beim Forum Romanum beklagt er, daß man noch nicht den Plan gefaßt habe, den ungeheuren Platz auszugraben, ihm eine Form zu geben und die alten Denkmäler gewissenhaft zu erhalten. Beim Colosseum fragt er, ob es nicht besser sei, ein halbes Colosseum in gutem Zustand als ein ganzes in Trümmern zu haben? Ueber Rom als Ganzes gibt er sein Urteil dahin ab, obwohl es groß sei, spreche aus ihm nicht die Hauptstadt. Das Leben, welches man da führe, sei einförmig und ähnlicher dem der französischen Provinzstädte als dem von Paris. Gleichwohl möchte er in keiner Stadt lieber wohnen wie in Rom und damit trifft er wohl auch die Empfindung Anderer.

Ein umfangreiches Kapitel ist der Anwesenheit Goethe's in Rom gewidmet. An seinen Beginn ist das Wort aus den „Römischen Elegien" gesetzt, in welchem Goethe die Sonne auffordert, stille zu stehen und Rom zu betrachten. „Du hast nichts Größeres gesehen und wirst nichts Größeres sehen." Das Urteil des Franzosen Vallette über Goethe lautet, es habe das antike und das heidnische Rom auf Goethe jenen merkwürdigen Einfluß der Erneuerung und der inneren Wiedergeburt ausgeübt und er habe das christliche Rom mit Gewissenhaftigkeit zu studieren gewußt und von ihm mit Ernst, Würde und Erhebung gesprochen. Goethe sah nach Vallette in Rom das, was erhalten blieb, den Schatz an Schönheit der Alten Welt und des natürlichen Lebens. Goethe beweinte nicht die verschwundene Vergangenheit, er begrüßte das wiedergeborene Leben und im Sturz der alten Schönheit empfand er die Ermutigung und den Drang, für die Freude der ewigen Menschheit neue Schönheit zu schaffen. Diese Beurteilung des großen Deutschen aus französischer Feder wird den deutschen Leser sehr sympathisch berühren. — (Schluß folgt.)

DAS NEUE RATHAUS IN RECKLINGHAUSEN. * ARCH.: O. MÜLLER-JENA IN CÖLN AM RHEIN. * ANSICHT DER RATSDIELE MIT TREPPE ZUM ZWEITEN OBERGESCHOSS.

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 30. * *



Parkseite mit geplanter Erweiterung.

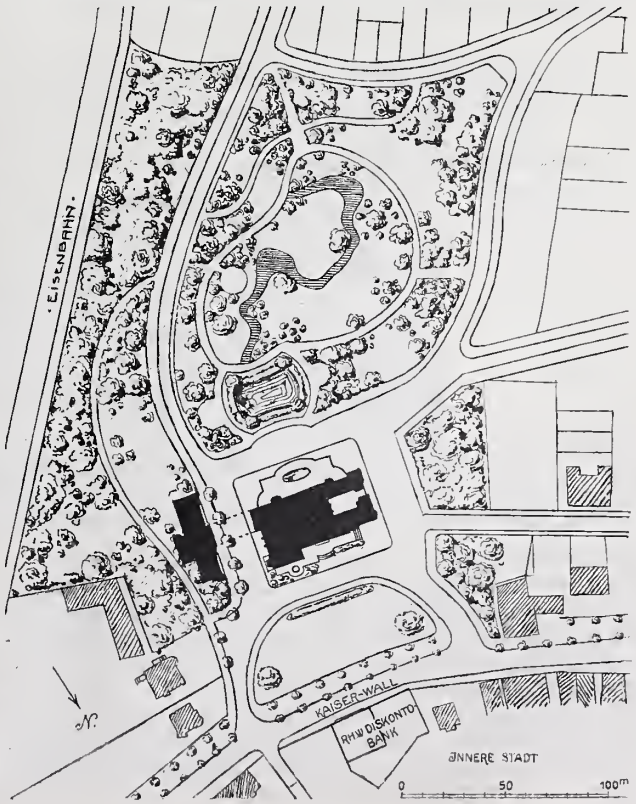
DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº 30. BERLIN, DEN 14. APRIL 1909.

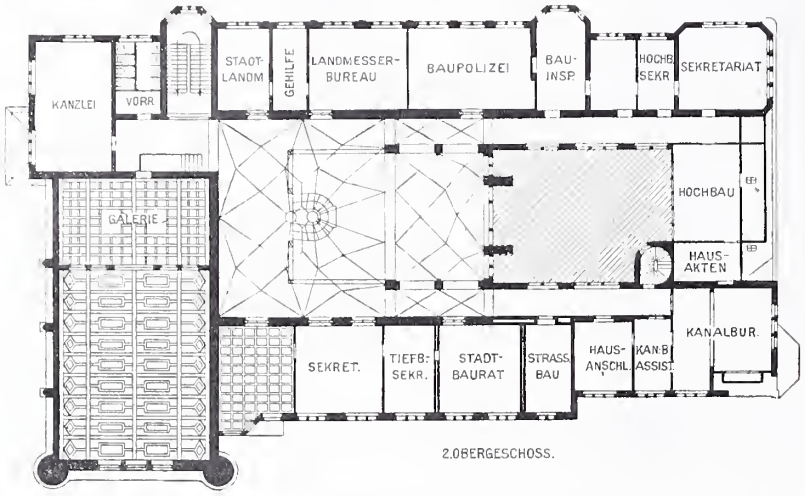
Das neue Rathaus in Recklinghausen.

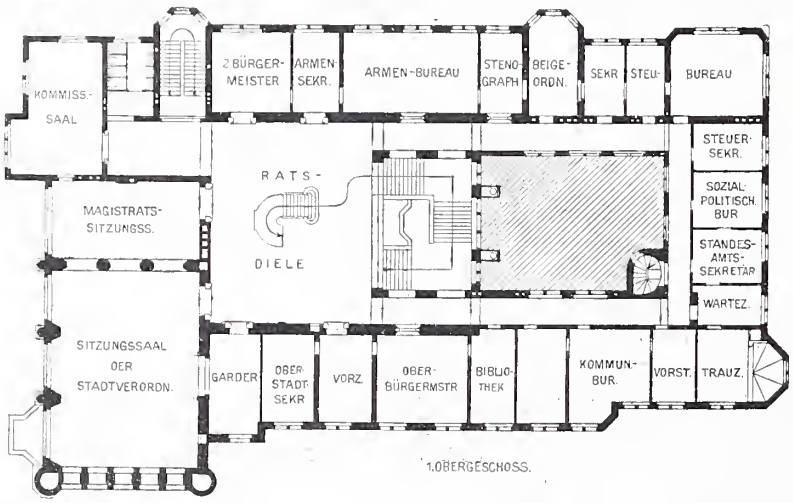
Architekt: O. Müller-Jena in Cöln a. Rh. Hierzu eine Bildbeilage.

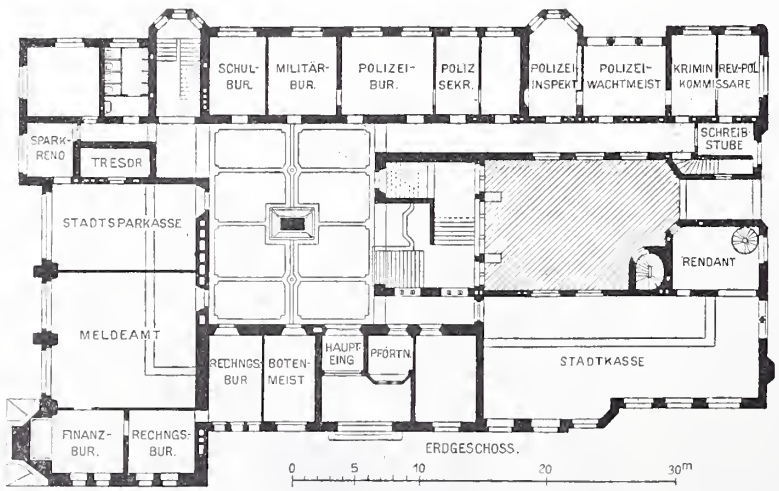
Die Stadt Recklinghausen hat nach dreijähriger Bauzeit am 17. Okt. 1908 ihr neues Rathaus eingeweiht, welches mit einem Kostenaufwand von 1 100000 M. errichtet wurde. Der Umstand, daß das Rathaus an der Außenseite der alten Umwallung in unbebautem Gelände erbaut werden mußte und dort besondere Boden-Schwierigkeiten vorhanden waren, die für die Lösung der Aufgabe und auf die Verteilung der Baumassen von großem Einfluß waren, hat die Ausführung zu einer eigenartigen gemacht. Auf die Erwerbung von Grundstücken in der Altstadt wurde wegen der damit verbundenen großen Geldopfer verzichtet, vielmehr ein großes Wiesen-Gelände außerhalb der Stadt von dieser zum Bau bereit gestellt. Für die Erlangung geeigneter Pläne wurde ein Wettbewerb unter 5 Architekten ausgeschrieben; den I. Preis erhielt der hier in der Ausführung dargestellte Entwurf. Bei der Preisverteilung fiel hauptsächlich ins Gewicht, daß der an erster Stelle preisgekrönte Entwurf die abgeschlossene Ausbildung des Bauwerkes entsprechend seiner freien Lage nach allen vier Seiten vorsah, das Wiesengelände hinter dem Rathaus zu einem Stadtpark umwandelte und die Erweiterung in ein zweites Gebäude verlegte, welches von der Stadtseite aus durch einen reizvollen Straßenhof mit dem ersten Bauteil verbunden werden soll, während es auf der Rückseite einen Winkel bildet, in welchem die Park-Anlage ihren guten Abschluß finden wird. Des weiteren hatte der engere Wettbewerb ergeben, daß mit mit den geringen Mitteln, welche in Aussicht genommen waren — nur 350000 M. —, ein der Entwicklung der Stadt entsprechender Bau nicht errichtet werden konnte. Die Bevölkerungs-Zunahme war eine so schnelle, daß es angezeigt erschien, erheblich größer zu bauen und verfügbare Räume vorzusehen. 1890 betrug die Bevölkerung 10040 Seelen, 1900 34000 und 1908 schon



52905. Die Stadt setzte infolgedessen eine Bausumme von 750000 M. aus und betraute den an erster Stelle preisgekrönten Künstler mit der Bearbeitung des neuen Entwurfes und der künstlerischen Oberleitung des Baues. Der vorgesehene Putzbau mit sparsamer Verwendung von Sandstein sollte verlassen werden und ein vollkommener Werksteinbau zur Errichtung kommen, welcher geeignet sein sollte, den Anforderungen einer künftigen Großstadt zu genügen. Im allgemeinen wurde der leitende Gedanke des Wettbewerbs-Entwurfes beibehalten, der Entwurf nur entsprechend vergrößert und weiter ausgebaut. An den Entwurf knüpfte sich die Vorbedingung, daß die Herstellung eines von unten gegründeten Rathausturmes von vornherein ausgeschlossen wurde wegen der vom Bergbau herrührenden bedeutenden Bodensenkungen.





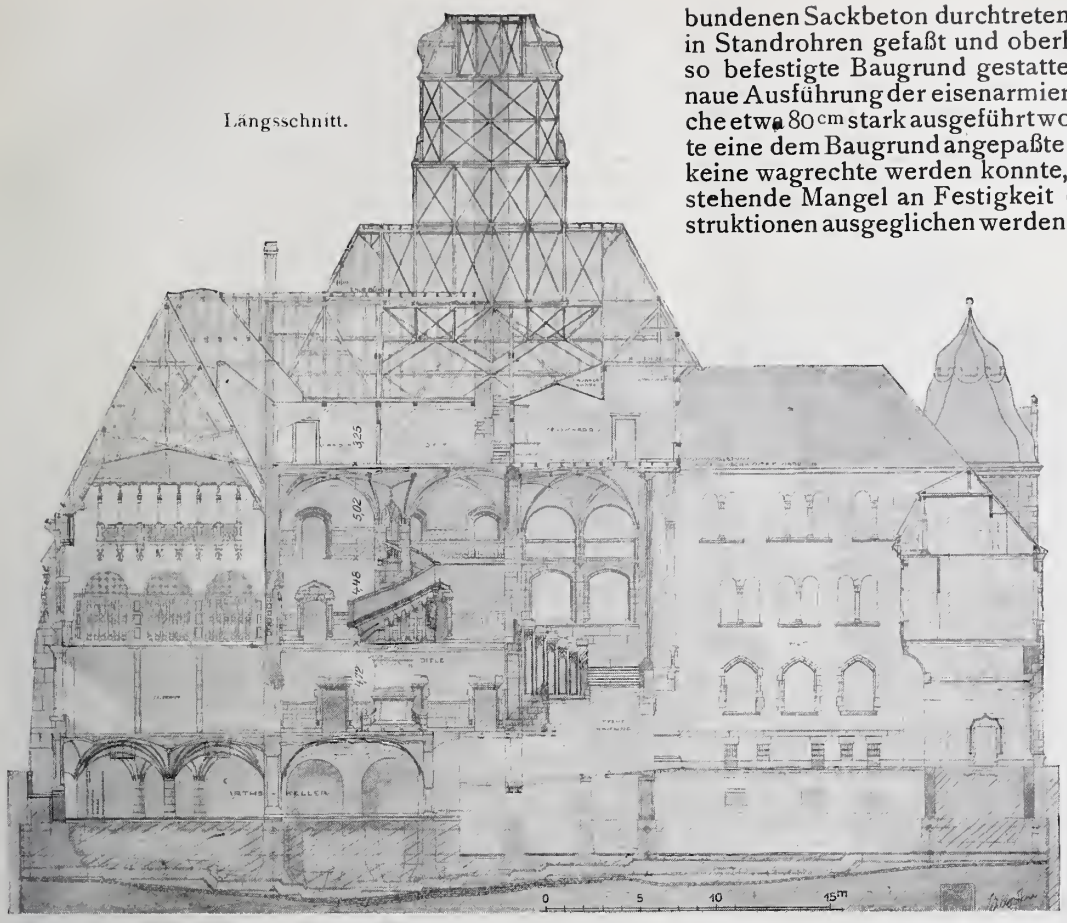


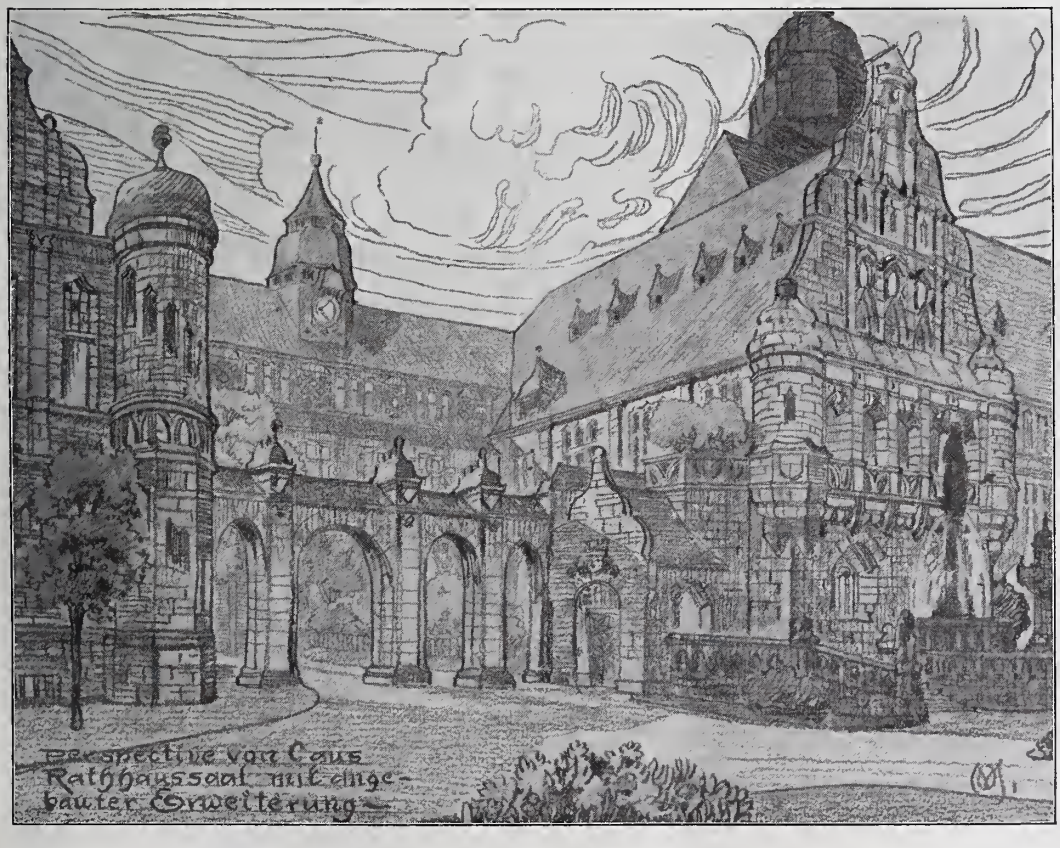
Der Bau ist auf breiter Basis in drei Vollgeschossen, einem Unter- und einem Dachgeschoß entworfen. Die Massen wurden in der Mitte aufgetürmt und gipfeln in einem turmartigen Reiter, der sich 48 m über das Straßenpflaster erhebt. Derselbe ist über der geräumigen, durch zwei Geschosse reichenden Rathaus-Diele aus dem Dach herausgesprengt. Diese Diele, welche vom Hauptgeschoß durch zwei Geschosse geführt ist, bildet den Hauptgedanken des Grundrisses. Die Haupttreppe, von einem Innenhof beleuchtet, liegt seitlich dieser Diele und bleibt im I. Obergeschoß liegen; sie setzt sich als eine frei in der Diele stehende ovale, kunstvoll aus Main-Sandstein errichtete Treppe zum II. Obergeschoß fort. Durch diese Anordnung ist die drückende Höhen-Entwicklung der gewölbten Hallen, wie man sie bei der normalen Geschoßhöhe in vielen Verwaltungsgebäuden findet, vermieden; es wurden Durchblicke von seltenem Reiz geschaffen und es ist eine vorzügliche Beleuchtung des ganzen Rathaus-Inneren durch das große Treppenhaus-Fenster erzielt worden. Auch der unteren Halle wird durch dieses Fenster das notwendige Licht zugeführt. Das Gelingen der ganzen Anordnung war wesentlich von der Licht-Spendung dieses 50 qm großen Fensters abhängig, deshalb ist auch hierauf der größte Wert gelegt worden.

Wie der Längsschnitt S. 199 zeigt, ist die ganze Westfront nur mit einem Ober-Geschoß erbaut. Die Folge davon ist der Eintritt vollen Lichtes in den Innenhof. Die Wirkung unmittelbarer Sonne äußert sich bis in den Keller und durchflutet vor allem die beiden Hallen. Die Niedrighaltung der Flügel unterstützte aber auch in architektonischer Beziehung erheblich den beabsichtigten Charakter der Baumasse und steigerte den Maßstab des Haupthauses wesentlich.

Durch diese Gesichtspunkte war in der Hauptsache der Grundriß des Hauses bestimmt. Die Verteilung der einzelnen Räume geschah in der üblichen Weise. Im Erdgeschoß sind die Räume für die Polizeiverwaltung, das Militär- und das Schulbureau, die Räume der Stadt- und der Stadt-Spar-Kasse, sowie das Melde-Amt und das Rechnungsbureau untergebracht. Das I. Obergeschoß enthält die Sitzungssäle für Magistrat und Stadtverordnete, sowie für Kommissionen, die Räume der Zentral- und Armen-Verwaltung, die Steuerbureaus und das Standes-Amt. Im II. Obergeschoß liegen das Hoch- und das Tiefbau-Amt nebst ihren einzelnen Unterabteilungen und die Kanzlei. Im Dachgeschoß sind ein großer Zeichensaal und reichlich verfügbare Räume, sowie die Kastellans-Wohnung eingerichtet. Im Ganzen sind 16 verfügbare Räume vorhanden. Im Sockelgeschoß liegen das Städtische Archiv, die Polizei-Wachstube, die Haftzellen und mehrere Nebenräume. Etwa die Hälfte des ganzen Sockel-Geschosses nehmen ein geräumiger Ratskeller nebst Wirtschaftsräumen und eine Wohnung für den Wirt ein. Unter dem Sockelgeschoß liegt noch ein 4 m tiefer Keller, welcher sich infolge der tiefen Gründung von selbst ergab. Der Keller ist als Bier-, Wein- und Wirtschaftskeller, sowie zur Aufnahme der Zentralheizung ausgenutzt. Unter dem Lichthof ist noch ein großer Keller zur Vermietung verfügbar.

Der Bau weist eine Reihe nicht gewöhnlicher Konstruktionen auf, z. B. die Gründung. Unter einer 2 m hohen angeschwemmten Schicht, welche obenauf lag, befand sich eine Moorschicht von verschiedener Mächtigkeit, im Mittel 4,5 m. Unter derselben lag Fließsand von 3—5 m Höhe; erst hierunter kam der Mergel. Der Fließsand war derartig mit Quellen durchsetzt, daß er beim Anstechen in vollkommenen Aufruhr kam. Es





bundenen Sackbeton durchtretenden Quellen wurden in Standrohren gefaßt und oberhalb abgeleitet. Der so befestigte Baugrund gestattete nunmehr die genaue Ausführung der eisenarmierten Betonsohle, welche etwa 80 cm stark ausgeführt worden ist. Da die Platte eine dem Baugrund angepaßte treppenförmige und keine wagrechte werden konnte, mußte der hier entstehende Mangel an Festigkeit durch Vertikal-Konstruktionen ausgeglichen werden. Dies ist in der Weise geschehen, daß die Fundamente der Mauern ein Balkennetz bilden, welches nach der Längsrichtung 4 und nach der Querrichtung 5 Balken enthält, die mit breiten Füßen auf der Beton-Platte aufstehen, mit dieser durch schmiedeiserne Säulen senkrecht und zwischen den Säulen durch drei Lagen kräftiger Rundanker wagrecht verankert sind. Dieser Gründungsentwurf stammt von der Firma Helff & Heinemann in Cöln; er wurde aus einem Wettbewerb unter 4 bedeutenden Betonfirmen gewählt und von dieser Firma ausgeführt. Brunnen oder Eisenbeton-Gründungen konnten hinsichtlich der Kosten nicht mit dieser Ausführung in Wettbewerb treten, außerdem sind solche Gründungs-Arten in Gegenden, in welchen der Bergbau heimisch ist, und bei den aus dem Betrieb desselben hervorgehenden bergbaulichen Bodensenkungen als eine Folge des allerwärts unterwühlten Bodens durchaus nicht einwandfrei, da das Versacken einzelner Brunnen und Pfähle bei den hier zu beobachtenden eigenartigen Boden-Verhältnissen durchaus nicht ausgeschlossen ist. Bei 1500 qm bebauter Fläche kostet die Gründung 159 000 M. oder 106 M. für das qm. Die Belastung des Fließsandes ist durch vorsichtiges Ausgleichen der Auflasten und genaueste Berechnung eine nahezu gleichmäßige geworden und beträgt 1,59 kg/qcm. Die Gründung hat sich bis heute auf das Beste bewährt; die größte ungleichmäßige Setzung beträgt nur 18 mm. Rissebildungen oder Anzeichen von Setzungen sind nirgends aufgetreten. —

mußte zunächst eine vollständige Einspundung des Baues mit 12 cm starken Spunddielen vorgenommen werden, welche bis in den Mergel geschlagen wurden, um ein quartierweises Ausschachten und Auspumpen zu ermöglichen und die Erdmassen zu halten. Der Moorboden wurde stückweise herausgenommen und der aufquellende Fließsand durch Einlegen von Beton in Säcken zur Ruhe gebracht. Stellenweise waren drei Schichten solcher Säcke nötig. Die durch den abge-

(Schluß folgt.)

Vermischtes.

Von den Hafenanlagen der Stadt Berlin. Die Stadt Berlin plant bekanntlich zwei Hafenanlagen, von denen die eine im Osten am sogenannten Stralauer Anger an der Oberspree, die andere im Nordwesten bei Plötzensee an der Mündung des Berlin—Stettiner Schiffahrtskanäles ihren Platz finden soll. Ueber den Westhafen haben wir in No. 21 schon nähere Mitteilungen gemacht. Der Hafen soll zunächst 77 Oderkähnen oder 123 Finowkanal-Kähnen Platz bieten und als Winterhafen 100 Schiffe aufnehmen können. Geplant sind 2 Becken von je 55 m Breite und 650 bezw. 400 m Länge, sowie später ein drittes, dem Freilade-Verkehr dienendes Becken von 130 · 70 m Fläche. Die Kosten der zunächst geplanten Ausführung sind auf 25,5 Mill. M. berechnet, davon entfallen 9,5 Mill. M. auf Grunderwerb. Es schweben z. Zt. noch Verhandlungen mit dem Eisenbahn-Fiskus über Abtretung von Gelände.

Völlig ins Stocken geraten ist der bereits eingeleitete Bau des Osthafens, der sich in 1375 m Länge bei 56—105 m Geländebreite zwischen Oberbaum- und Ringbahnbrücke, Spree und Stralauer Chaussee befindet. Er besteht nur aus einer neben dem Fahrwasser der Spree gelegenen Wasserfläche, die Finow-Kähnen z. T. auch stabrechte Lage vor der in ganzer Länge des Ufers errichteten massiven Ufermauer gestattet. Es fehlen nur etwa 70 m auf einem der Gemeinde Stralau gehörigen Grundstücke. Nach einem Vortrage des Stadtbauinsp. Seifert, den dieser kürzlich im „Verein Deutscher Ingenieure“ in Berlin gehalten hat, bietet der Hafen Raum für 23 große Oder-Kähne oder für 55 Finow-Kähne. Vorgesehen waren für diesen Hafen ein Speicher von 106 m Länge bei 27,5 m Breite, bestehend aus Keller-, Erd-, 5 Obergeschossen und einem Dachgeschoß mit einer Gesamtlagerfähigkeit von 61000 t. Der Mittelbau von 42 m ist als Getreide-Speicher und mit allen maschinellen Einrichtungen hierfür ausgestattet gedacht. Außerdem ist der Bau von 2 zweigeschossigen Lagerschuppen von 122 · 21,4 m Fläche vorgesehen. Das Maschinenhaus soll mit Diesel-Motoren ausgerüstet werden und zwar mit 2 zu je 300, 1 zu 150 PS. Es sind ferner 2 Kohlenexkavatoren von je 50 t Stundenleistung vorgesehen und die Eisenbahngleise am Ufer, die mit der Ringbahn in direkte Beziehung gebracht werden sollen, bieten Raum zum gleichzeitigen Laden von 100 Wagen zu je 10 t täglich. Auch für die Verladung von Ziegeln, für den Freilade-Verkehr, für das Heben schwerer Lasten usw. sind besondere Einrichtungen geplant. Die Kosten des Planes sind auf 15,25 Mill. M. veranschlagt, davon entfallen 6¼ Mill. M. auf Grunderwerb.

Die Arbeiten sind ins Stocken geraten, weil die Gemeinde Stralau Einspruch erhoben hat gegen die Plan-Kreuzung der Stralauer Chaussee durch das Verbindungsgleis zur Ringbahn. Diesem Einspruch hat die Regierung Folge gegeben, sodaß versucht werden muß, den Anschluß in anderer Weise, als geplant und mit der Eisenbahn-Verwaltung bereits vereinbart, herzustellen. Dem stehen aber große Schwierigkeiten entgegen, sodaß es ungewiß erscheint, ob der Ausbau des Hafens in der geplanten Weise überhaupt möglich ist. Vermutlich wird jedenfalls der Westhafen rascher zur Ausführung kommen. —

In dem Eisenbahn-Anleihegesetz, das dem preuß. Abgeordnetenhause kürzlich zugegangen ist und das mit 227323000 M. abschließt, von denen 79,84 Mill. M. für die Herstellung neuer Eisenbahnlinien, 40,54 Mill. M. für 2. Gleise, 9,95 Mill. M. für Verschiedenes, 92 Mill. M. für Beschaffung von Fahrzeugen, 3 Mill. M. für Kleinbahnen und 2 Mill. M. für die Einrichtung elektrischer Zugförderung auf der Strecke Dresden—Bitterfeld bestimmt sind, interessiert namentlich der letztere Posten, weil er einen weiteren Schritt der Staatsbahnverwaltung auf dem Wege zur Elektrisierung der Eisenbahnen bedeutet Die Ausführung bildet nur einen Teil einer geplanten größeren Anlage, denn es soll später die ganze Strecke Magdeburg-Bitterfeld-Leipzig-Halle a. S. elektrisch betrieben werden. Die Gesamtkosten für die Ausrüstung der ganzen Strecke würden 26 Mill. M. betragen einschl. der Kosten der elektrischen Lokomotiven. In Aussicht genommen ist die Anwendung einphasigen Wechselstromes, der sich bei der Stadt- und Vorortbahn Blankenese-Ohlsdorf als brauchbar erwiesen hat. Die zunächst auszuführende Teilstrecke soll dazu dienen, für die elektrischen Einrichtungen einheitliche, einfache Bauformen festzusetzen, Studien über die Betriebsführung mit den neueren Hilfsmitteln zu machen und einen geschulten Stamm für den Betrieb heranzuziehen. Ein mehr lokales Interesse für den Berliner Verkehr hat die geplante Ausführung der Hauptbahnlinie von Michendorf, einer Station der Wetzlarer Linie, nach Rehfelde an der Ostbahn. Diese zweigleisige Strecke wird ein weiteres Glied in dem Ring der Umgehungsbahnen bilden, die es ermöglichen sollen, daß der z. Zt. durch Berlin gehende Güterverkehr von Westen nach Osten und teilweise auch von Süden nach Westen, Osten und Norden, sowie in umgekehrter Richtung die Ringbahn und die Berlinnr Bahnhöfe nicht mehr zu kreuzen braucht. Die neue Strecke schließt an an die dem gleichen Zweck dienende, schon seit längerem gebaute Bahn Treuenbrietzen-Nauen und der 1907 genehmigten Fortsetzung Nauen-Oranienburg. Durch die neue Strecke werden täglich 15 Güterzüge, die jetzt über die Ringbahn gehen müssen, von dieser fern gehalten. Die Strecke wird 79 km lang. Bei Michendorf und Rehfelde wird die Anlage neuer Rangierbahnhöfe erforderlich. Gebaut wird zunächst die 43 km lange Strecke von Michendorf bis zur Görlitzer Bahn bei Königs-Wusterhausen mit 26 Mill. M. einschl. Grunderwerb für die ganze Strecke. —

Der Techniker als Verwaltungsbeamter. Der „Schleswig-Holsteinische Architekten- und Ingenieur-Verein“ ist seinerzeit im Einverständnis mit dem „Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ für die Forderung eingetreten, daß der Stadtbaurat in Flensburg Sitz und Stimme im Magistrat erhalte. Er hat deswegen an die städtischen Kollegien Flensburgs den Antrag gestellt, den Stadtbaurat als Magistratsmitglied zu wählen. Dieser Antrag wurde abgelehnt. Von den 3 präsentierten Bewerbern ist ein zurzeit in einer anderen Stadt in Stellung befindlicher Stadtbauinspektor gewählt worden. Dieser hat die Annahme seiner Wahl von der Bedingung abhängig gemacht, daß er Sitz und Stimme im Magistrat erhalte. Es ist im Interesse des Standes zu wünschen, daß auch sämtliche andere Bewerber die Magistrats-Mitgliedschaft fordern. Bei diesem Vorgehen des Vereins handelt es sich im wesentlichen darum, den höheren technischen Beamten (Baubeamten, Aerzten, Lehrern und anderen gleichwertigen Berufen) diejenige Stellung zu verschaffen, die ihnen gebührt und in der sie zurzeit noch an vielen Orten unter der unberechtigten Vormundschaft des Juristen stehen. Dies zielt nicht ab auf eine Verdrängung des Juristen, dem die Stellen, für die juristische Vorbildung tatsächlich notwendig ist, selbstverständlich vorbehalten bleiben sollen. —

Wettbewerbe.

Ideen-Wettbewerb Sparkassen- und Polizeiwacht-Gebäude Altena. In dem auf die im Regierungsbezirk Arnsberg ansässigen Architekten beschränkten Ideen-Wettbewerb um ein Sparkassen- und Polizeiwacht-Gebäude zu Altena i. Westf. waren 38 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht, zu dem als auswärtige technische Mitglieder Postbrt. Buddeberg und Stadtbrt. Kullrich, beide zu Dortmund, gehörten, verteilte zwei gleiche Preise von 300 M. an die Entwürfe mit dem Kennwort: „Städtebaukünstlerisch“, Verfasser: A. Drücke und Hagemann, Architekten in Hamm, und „Gut Licht“. Da der Verfasser des letzteren vergessen hatte, einen Briefumschlag mit seiner Namensangabe beizufügen, ist er noch nicht ermittelt. Angekauft wurde der Entwurf mit dem Kennwort: „Skizze“, Verf. Ewald Wachenfeld, Architekt in Hagen, für 200 M. —

Wettbewerb Fassaden-Entwürfe für das Verwaltungs-Gebäude der Handwerkskammer in Berlin. Zu diesem Wettbewerb erhielten wir die folgende beachtenswerte Zuschrift:

„Der Wettbewerb um Fassaden für das Gebäude der Handwerkskammer gibt uns Veranlassung, Sie auf die hier anscheinend im besten Zuge befindliche Beeinträchtigung einer großen und schönen Aufgabe aufmerksam zu machen; es ist dies um so auffälliger und bedauerlicher, als es sich um die Zentrale für das gesamte Handwerk handelt. Kunst und Handwerk gehören so innig zu einander, daß es das Bestreben eines jeden ausübenden Künstlers ist, diese selbst unter größten Kämpfen und Opfern zu vereinigen. Wenn man aber die Unterlagen, das heißt den Entwurf für das Gebäude der Handwerkskammer, ansieht, so ist es schwer zu glauben, daß wirklich die Absicht besteht, etwas Derartiges auszuführen, und zu bedauern, daß Niemand da ist, der über die Gestaltung des Grundrisses und die Ausführung eines solchen Gebäudes sachlich und fachlich urteilen kann. Die Handwerkskammer ist kein privates Unternehmen, sondern eine behördliche Anstalt; aber wenn dies auch nicht der Fall wäre, so müßten doch für eine solche Aufgabe, bei der an erster Stelle das Handwerk selbst sich ehren kann und Ehren verschaffen soll, die besten Kräfte gewonnen und die Aufgabe in die Hand eines Künstlers zu einheitlicher Gestaltung gelegt werden. Da wir Architekten mit dem Handwerk in Verbindung stehen, so glauben wir, daß die „Deutsche Bauzeitung“ hier ein gutes Werk tun und diese Vorgänge an die Oeffentlichkeit bringen kann, noch ehe es zu spät ist.“ —

Inhalt: Das neue Rathaus in Recklinghausen. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu Bildbeilage: Das neue Rathaus in Recklinghausen.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

SCHLOSS BRYNNEK-SIEMIANOWITZ DES GRAFEN HUGO HENCKEL VON DONNERSMARCK IN SCHLESIEN. * ARCHITEKT: KÖNIGLICHER BAURAT KARL GROSSER IN BRESLAU. * ANSICHT DES MITTELBAUES DER EINGANGS-FASSADE. * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 31. * *

Eingangsseite, Ostfront.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 31. BERLIN, DEN 17. APRIL 1909.

Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien.

Architekt: Königlicher Baurat Karl Grosser in Breslau

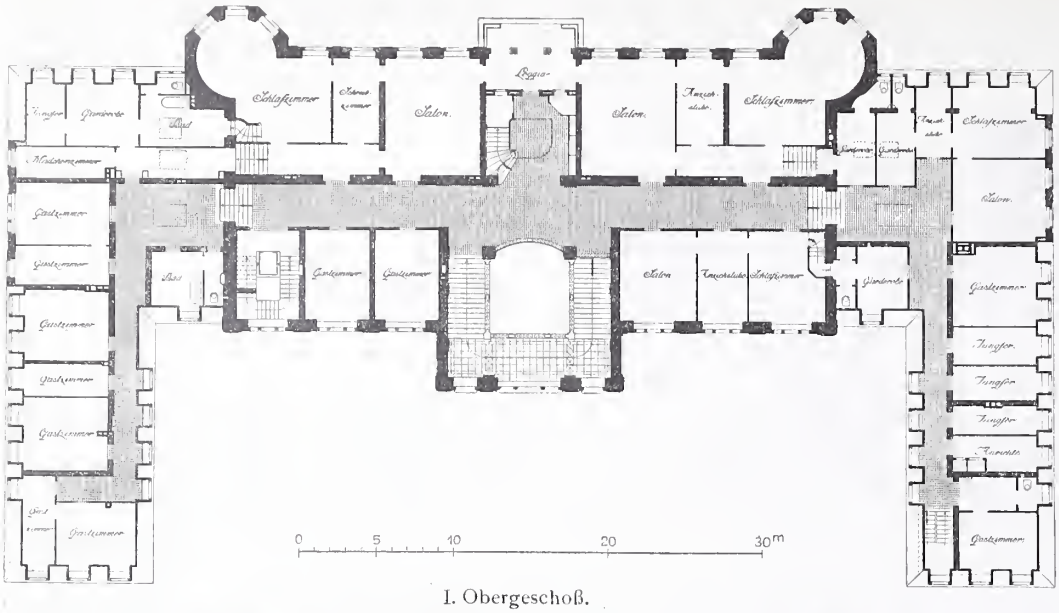
Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 203.

Im Jahre 1904 erwarb Graf Hugo Henckel von Donnersmarck-Siemianowitz im oberschlesischen Industriegebiet die Herrschaft Brynnek als Ersatz für die Herrschaft Siemianowitz, welche durch die nahe gelegenen Kohlenbergwerke infolge der zunehmenden Unterhöhlung des Bodens in ihren Boden-Verhältnissen unsicher geworden war. Zu der neuen Herrschaft gehört ein etwa 40 preußische Morgen großer Park, der mit herrlichen Eichen bestanden ist, der westlich durch die Straße nach Tarnowitz begrenzt wird, und in welchem ein altes Herrenhaus bereits bestand. Infolge seines hohen Alters war der Besitzer der Herrschaft anfänglich von dem Wunsche geleitet, daß die baulichen Unternehmungen sich auf einen Um- und Erweiterungsbau des bestehenden Herrenhauses beschränken sollten. Die Pläne hierzu waren bereits aufgestellt und genehmigt und wurden bestimmend für die Lage der übrigen Bauwerke im Park. Da sich jedoch bei näherer Untersuchung der bauliche Zustand des alten Herrenhauses als durchaus ungünstig herausstellte, so wurde von seinem Umbau abgesehen, es wurde abgetragen und an seiner Stelle ein gänzlicher Neubau errichtet, der hier in Kürze geschildert werden soll. Neben der Schloß-Anlage an sich wurden geplant ein Stallhof mit großer, gedeckter Reitbahn, eine umfangreiche Gärtnerei, eine Anlage für Heizung und Beleuchtung der verschiedenen Gebäude von einer Stelle aus, ein Verwaltungsgebäude, zwei Torwärterhäuser und ein Fasanenmeisterhaus. Der Lageplan Seite 202 zeigt die Gelände-Verhältnisse und die Anordnung der verschiedenen Gebäudegruppen in dem von einem Wasserlauf, der sich seeartig erweitert und die Wegeanlage beeinflußt, durchzogenen alten Park.

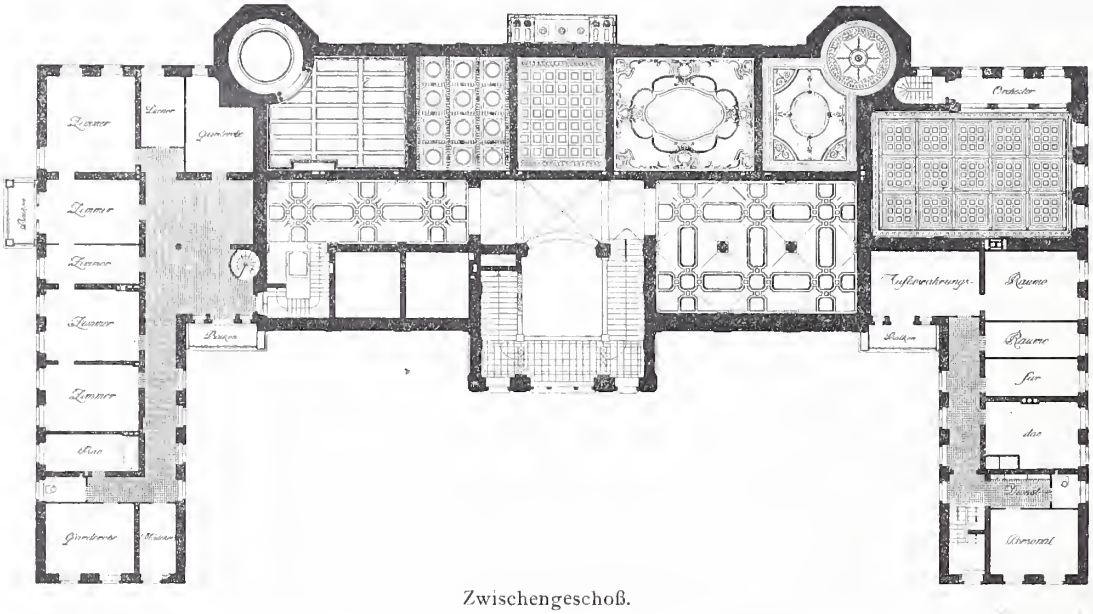
Nach diesem Plan erfolgt der Zugang zum Park durch zwei Eingänge mit Pförtnerhäusern, die an der Straße nach Tarnowitz liegen, die an der westlichen Seite des Parkes entlang läuft. Der nördliche Zugang ist der Hauptzugang zu Schloß, Stallhof, zum Verwaltungsgebäude und zur Zentrale für Licht und Heizung. Die beiden letzteren Gebäude liegen nebst einer Klär-Anlage an einer besonderen Zufahrtsstraße, die das Gelände nördlich begrenzt. Der Hauptweg führt zunächst nach der Anfahrtsseite des Schlosses, die sich ⊔förmig gegen den See wendet, und von hier in den Stallhof. Der zweite Zugang leitet zur Gärtnerei und zur Fasanenhaus-Gruppe.

Das Bauprogramm für den Schloß-Neubau war auf vornehmste Lebenshaltung bedacht. Neben einer großen Zahl von Repräsentationsräumen, neben behaglichen Wohn- und Schlafräumen mit Garderoben, Bädern und anderen Nebenanlagen, neben zahlreichen Diener-Zimmern sollten namentlich reich bedachte Wohnungen für die zu Besuch kommenden Herrschaften angelegt werden. Aus solchen Wünschen heraus entstand die Grundriß-Anlage, welche die umstehenden Abbildungen zeigen und die in ihrem großen Wurf und in ihrer großen Raumzahl erkennen läßt, mit welchem bedeutenden Aufwand in dem gräflichen Hause der Henckel-Donnersmarck das gesellschaftliche Leben geführt wird.

Das zu ebener Erde gelegene Geschoß enthält in der Hauptsache die umfangreichen Räume für die Hauswirtschaft. Deren Reihe wird nur unterbrochen durch ein Spiel- und Billardzimmer, welches mit dem Herrenzimmer des Hauptgeschosses in unmittelbarer Verbindung steht, und durch eine private Kanzlei für die Benutzung durch den Schloßherrn. Nördlich des Hauptbaues, durch einen Wintergarten mit ihm verbunden, ist eine Haus-Kapelle angelegt, vor die sich ein Terrassen-Garten lagert. Das Hauptgeschoß enthält, gegen den Park gewendet, eine stattliche Flucht von Gesellschaftsräumen, die sich z. T. um eine große Schloßhalle als gesellschaftlichem Verkehrs-Mittelpunkt gruppieren, an die unmittelbar der Speisesaal



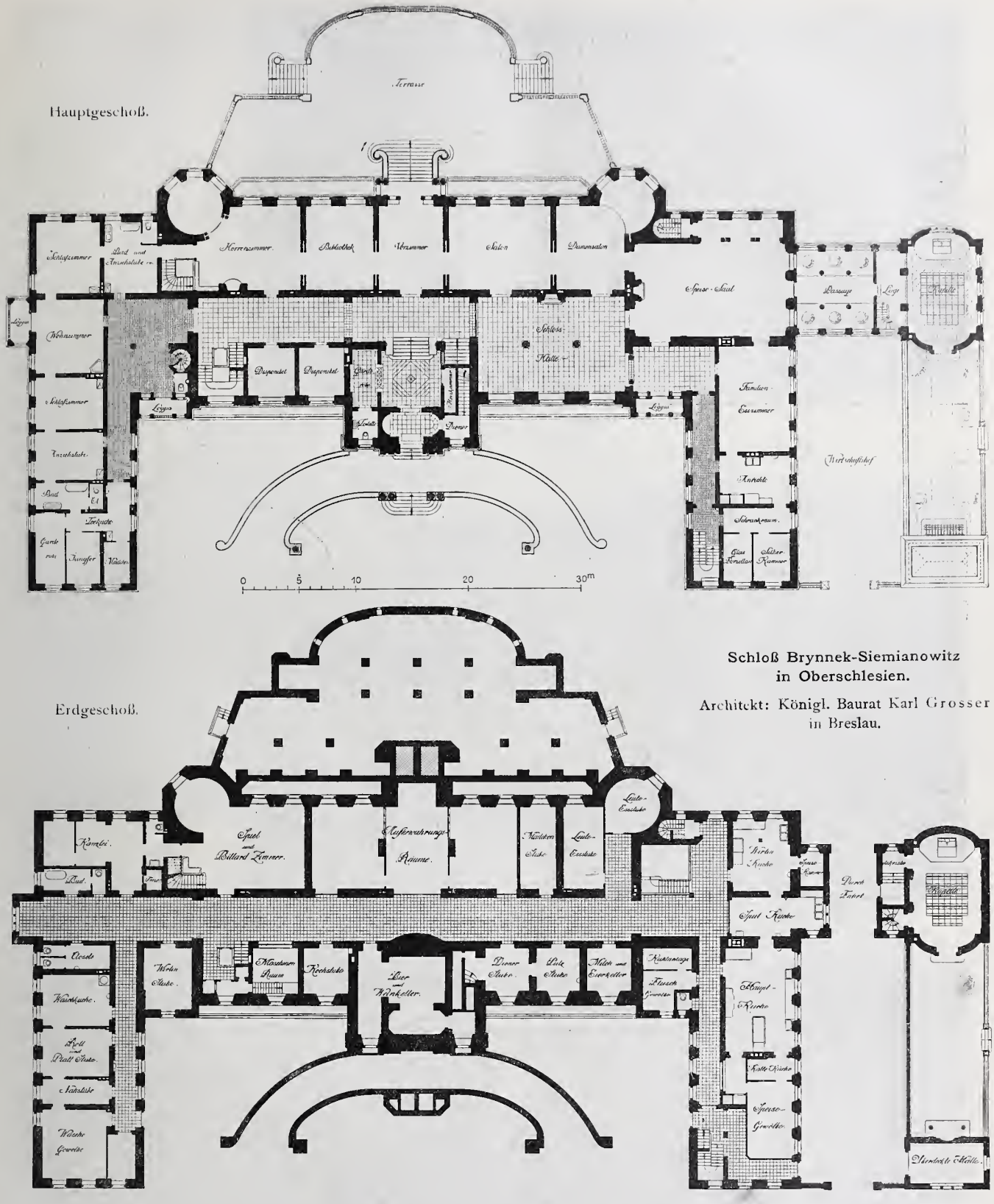
I. Obergeschoß.



Zwischengeschoß.

als Hauptraum der Gruppe sich anreiht. Von ihm aus ist ein Zugang zum Wintergarten und zur Loge der Haus-Kapelle geschaffen. An den Speisesaal reiht sich das Familien-Eßzimmer mit den üblichen Nebenräumen. Das ist der Inhalt des Nordflügels. Der ähnliche Südflügel enthält die Wohn- und Schlafzimmer der Herrschaft, an einem besonders abgeschlossenen großen Vorraum gelegen und begleitet von den gebräuchlichen Nebenräumen. Um den Haupt-Eingang lagern sich die Nebenräume für die Benützung durch die Gäste. Im Zwischen-Geschoß befinden sich weitere Familien-Wohn- und Schlaf-Zimmer, Garderoben, sowie Diener- und Mädchenzimmer. Im I. Ober-Geschoß liegen 4 Fremden-Wohnungen, bestehend aus Salon, Schreibstube, Schlafstube mit Ankleide-Zimmer und Garderobe, sowie Bade-Zimmer und Zimmern für Diener und Jungfer, ferner 12 Gaststuben mit einigen Garderoben und Bädern, während im Dachgeschoß weitere 10 Gast-Stuben untergebracht sind. Aus diesem Raumprogramm ist auf die Art und den Umfang des geselligen Verkehres zu schließen, der sich in diesem Schlosse zeitweise abspielt.

(Fortsetzung folgt.)



Schloß Brynnek-Siemianowitz
in Oberschlesien.

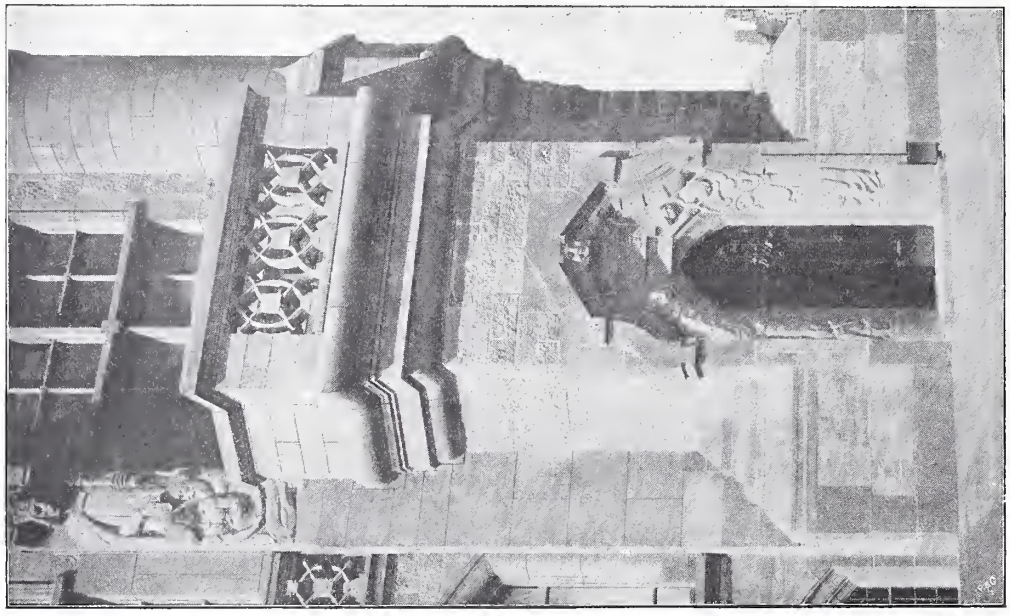
Architekt: Königl. Baurat Karl Grosser
in Breslau.

Das neue Rathaus in Recklinghausen.

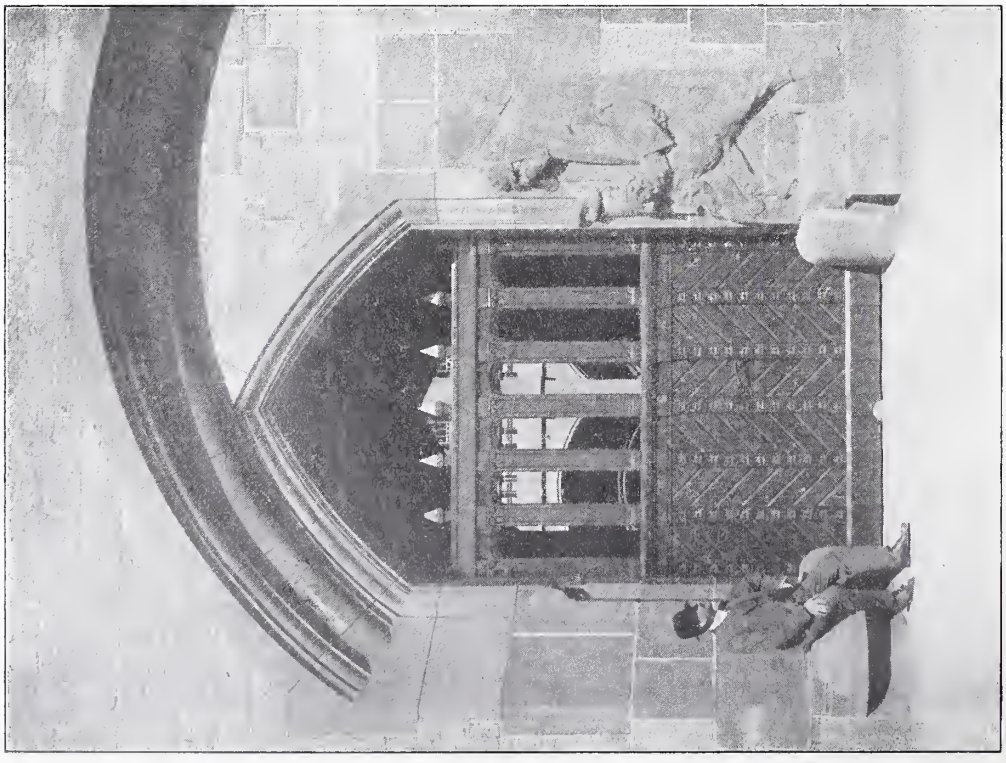
Architekt: O. Müller-Jena in Cöln a. Rh. (Schluß).

Das Aeußere des Gebäudes (Abb. S. 197 u. 205) ist ganz in Werkstein hergestellt; der Sockel in Basaltlava und Dolomit. Die aufgehenden Fronten bestehen aus rötlich gelbem Eifelkalkstein, die Architekturteile aus Medarder-Sandstein. Ueber den warmtönigen Fronten sind das Dach in Moselschiefer in deutscher Art und der Turm in Kupfer gedeckt. Die Konstruktion des Turmes besteht aus Eisen. Bei der Ueberführung der Turmgewichte auf die Mauern und von da auf die Fundamentplatte wurde ein Ausgleich der Gewichte erreicht, indem die Verteilung des Turmgewichtes auf 12 Auflager vorgenommen wurde. Wie im Aeußeren ist auch im Inneren in großem Umfang Werkstein verwendet worden, und zwar roter Main-Sandstein, welcher den Hallen Wärme verleiht. In diesem Material sind ausgeführt die reichen Sterngewölbe des Ratskellers nebst den Säulen, die Dielengewölbe, Fenster- und Türgewände in der Diele, sowie die Haupttreppe und die freistehende Wendeltreppe (Abb. auf der Bildbeilage z. No. 30). Als Belag der Treppe ist Fichtelgebirgs-Granit verwendet. Die Dekken sind als trägerlose Eisenbeton-Ankerdecken hergestellt. Die Fußböden in den Dielen bestehen aus einem

Trau-Erker.



Bildwerke an der Saalseite.



Gruppe am Eingang zu den Räumen für die Polizei.

schwarzweißen bezw. grauweißen parkettartigen Muster aus Mosaikplatten. Die Korridore sind mit Linoleum belegt. Alle Fußböden der Geschäftsräume sind als Eichen - Riemenböden ausgeführt. Besondere Ausstattungen haben das Trau-Zimmer, das Oberbürgermeister - Zimmer und die Säle erhalten. Stadtverordnetensaal und Magistratssaal sind hintereinander liegend so angeordnet, daß dieselben als ein Saalparkett benutzt werden können. Ueber dem Magistratssaal ist eine Galerie angeordnet. Der Fußboden der Säle besteht aus einem groß geteilten Tafelparkett. Die Wände sind im Stadtverordnetensaal bis über 3 m Höhe in antikem Eichenholz vertäfelt und darüber in rotbrauner Tönung gehalten. Die Holzdecke ist nach Artitalienischer Kassetten-Decken gebildet und mit reichen farbig behandelten Ornament-Einlagen versehen. Durch alle Farben zieht sich eine altgoldene Patinierung. Der Magistratssaal ist im Empirestil in hellem, geschnitztem und poliertem Eichenholz erstellt. Die Wände sind in grüngoldener Gobelin - Bemalung und die Decken in fein gegliedertem, groß kassettiertem weißem Stuck gehalten. Die Fenster in beiden Sälen sind antik getönt und mit künstlerischen Emblemen versehen. Die Heizung des Hauses ist als kombinierte Warmwasser- und Luftheizung hergestellt; letztere für die Dielen und Säle und als Unterstützung der Ventilation in dem Kassen- und Meldeamt.

Der Stil des Gebäudes geht von dem schon oft versuchten Bestreben aus, die deutsche Renaissance monumental zu gestalten. Verfolgt sind dabei diejenigen Wege, welche man zu-

sammenfassen könnte in dem Bestreben, allen Formen einen plastischen Hauch zu verleihen. Unter Beibehaltung einer romantischen Umrißlinie, hochstrebender Fialen und Strebepfeiler, sowie im Inneren starkbusiger Gewölbe sind aus der gotisierenden Früh-Renaissance zunächst die zarten, selbständig wirkenden Ein-

Hinteransicht gegen den Park.

Sitzungssaal der Stadtverordneten mit Blick nach dem Magistrats-Sitzungssaal.

zelformen herausgelassen, um eine geschlossene Wirkung der Formen, wie des Gesamtbaues zu erzielen. Neu hinzugefügt sind Formen, welche auf die italienische Renaissance und die Antike zurückgehen.

Für die plastischen Arbeiten im Aeußeren lieferte der Bildhauer Georg Grasegger in Cöln die Modelle. Am Haupteingang ist ein Roland, die Zwietracht besiegend, dargestellt. Ueber dem großen Bogen ist die vorhandene Bosse vorgesehen für das kürzlich verliehene neue Stadtwappen der alten Stadt. An den Strebepfeilern der Saalfront sind Bildwerke, welche auf die früheste Geschichte der Stadt und des Gaues Bezug nehmen, angebracht. Die Brukterer, zwischen Lippe und Ruhr ureingesessen, kämpften mit in der Schlacht im Teutoburger Walde, und so zeigt das südlichste Bild die Niederwerfung der Römer-Herrschaft. Das mittlere Bild zeigt die Christianisierung der Nieder-Sachsen und knüpft an die Gründung der ersten Gaukirche in Recklinghausen an, welche zur Bekehrung der Bewohner vom Erzbischof Kunibert zu Cöln 638 gegründet sein soll. Das dritte Bild zeigt die Angliederung des Gaues an das Reich Karls des Großen, welcher den sogenannten Rikeshof gründete, wovon die Stadt den Namen hat, d. h. Wohnung des Reichsmannes, auf welchen die eigentliche Gründung der Stadt zurückzuführen ist. Da wenige Städte des Kohlenbezirkes in der Lage sind, auf eine so alte Geschichte zurückzublicken, so war es naheliegend, daß dieselbe bei der Gründung des neuen Rathauses gebührend zur Geltung kam. Außer diesen Bildhauerarbeiten hat Grasegger das Ratskeller-Portal mit scherzhaften Figuren, die Weinlaune darstellend, entworfen und den Eingang zur Polizei durch eine Szene, die Verhaftung eines Gänsediebes durch einen alten Nachtwächter darstellend, in gesunder Komik gekennzeichnet. Der Trau-Erker ist durch einen Pfeiler gestützt, dessen Kapitell einen Hochzeitszug darstellt.

Die Bildhauerarbeiten im Inneren, an der Wendeltreppe, sind vom Bildhauer Haller in Cöln entworfen und bestehen aus einem Fries, welcher zugleich die Brüstung der Treppe bildet. Dieser Fries stellt den Kampf ums Dasein in etwa 50 Figuren dar. Die Treppe bildet den einzigen Schmuck der sonst lediglich durch die konstruktive Anordnung wirkenden gewaltigen Rathausdiele. Die Modelle zu den Stuckarbeiten und den Holzschnitzereien sind vom Bildhauer C. v. Mering in Cöln hergestellt. Die Ausmalung der Säle wurde durch die Firma Hemming & Witte in Düsseldorf bewirkt. Die Glasmalereien sind vom Glasmaler Derix in Goch hergestellt.

Unter der Oberleitung des Hrn. Stadtbaurates Gronarz in Recklinghausen hatte die Stadt die örtliche Bauleitung dem Regierungs-Baumeister Heil übertragen, welchem als Bauführer im ersten Teil Hr. Hartmann, im zweiten Bauteil Hr. P. Schmitz zur Seite standen. Die Stadt hat keine Opfer gescheut, den Entwurf in allen Teilen in der geplanten Weise durchzuführen. Die in Aussicht genommenen Baukosten waren durch die schwierige Gründung schon erheblich überschritten. Für die reichen künstlerischen Arbeiten wurden weitere Mittel notwendig. Zu den Baukosten kamen ferner die vollständige Einrichtung der Bureaus, sowie der Ausbau des Ratskellers und der Säle, sodaß sich die in Aussicht genommene Summe von 750000 M. auf 1 100000 M. erhöhte.

Von großer Wichtigkeit ist der Anbau der Straßen-Ufer am Platz vor dem Gebäude, für welche die Fluchtlinien festgesetzt sind und die Bauplätze zum Verkauf stehen. Die Stadt als Besitzer dieser Plätze wird auch hier dafür Sorge tragen, daß eine entsprechende Einstimmung des Vorplatzes in die Baugruppe erreicht wird. Es kann daher mit Sicherheit angenommen werden, daß umgebende Baugruppen und der geschickte Anbau von Häusern die jetzige Vereinsamung des Rathauses günstig beeinflussen werden und daß der Gegensatz von frischem Grün mit der rötlich gelben Farbe des vorzüglichen Steinmateriales die notwendige Einstimmung in die Umgebung herbeiführen wird. —

Die Wasserversorgungs-Anlage für Apulien. (Schluß aus No. 29.)

Vortrag, gehalten in der Hauptversammlung des Arch.- u. Ing.-Vereins zu Cassel am 23. Februar 1909 von Dr.-Ing. Dr. phil. Brandau.

Was die Sicherheit der Quellen betrifft, so ist der Gedanke an das Versiegen der Quellen, wenn auch nicht naheliegend, so doch nicht gerade vernunftwidrig. Beruhigend ist vor allen Dingen die Wahrscheinlichkeit, daß die Quellen schon zu Römerzeiten an ihrer heutigen Stelle waren. Ich halte allerdings eine weit über das Projekt hinausgehende Sicherung der Sohle und Wände des Sele-Tales auf eine größere Strecke für unabweislich. Zur Verhütung der die Fluß-Ufer stark annagenden Hochwässer, durch heftige Regengüsse usw. hat die Regierung bereits seit Jahren das Wasser-Einzugsgebiet des oberen Sele in großem Maßstab aufzuforsten begonnen; eben deshalb ist auch mit einer systematischen Wildbach-Verbauung der Anfang gemacht. Die ergriffenen, geplanten und unter Umständen weiter noch möglichen Maßregeln halte ich für genügend wirksam, um die gefürchteten Entblößungen des Kalkgebirges durch Rutschungen zu verhüten. Noch verdient eine gegnerische Behauptung einige Beleuchtung. Das Wasser soll an seinen Bestimmungs-Orten mit hoher Temperatur anlangen. Rechnungsmäßige Beläge sind hierfür nicht beigebracht; freilich hat auch der Entwurf seine auf eine günstige Wirkung in dieser Hinsicht gerichteten Hoffnungen nicht zahlenmäßig begründet mangels zuverlässigen, auf diesen Fall anwendbaren Erfahrungs-Materiales. Jedoch sind weitgehende und vielversprechende Schutzmaßregeln vorgesehen worden. Die Erwärmung der Erd-Oberfläche bei direkter Sonnen-Bestrahlung kann bis 50 ° C. in dieser Zone betragen. Von einer genügend starken Mauerung mit einem inneren 5 cm starken Zement-Verputz, sowie äußerer wasserdichter Abdeckung und Umstampfen mit dichter Tonschicht kann man im allgemeinen schon die Erzielung einer geringen Wärmeleitung voraussehen; mit anderen Worten: die Erzielung einer guten Isolierung. Die geringste Tiefe der Kanaloberkante unter der Erdoberfläche ist mit 2 m vorgeschrieben und es wird nicht große Kosten verursachen, diese Tiefe durch Ueberschüttung mit dem Aushubmaterial auf 3 m zu bringen. Durch Sickerschlitze, Regulierung und genügende Abdachung der Oberfläche wird das Eindringen von Wasser in den Boden verhütet und damit die Vermehrung der Wärmeleitungsfähigkeit. Unmittelbarer Sonnenbestrahlung sollen Berasung oder Busch auf der Kanal-Ueberschüttung und Waldstreifen beiderseits derselben vorbeugen. Mir erscheint gerade diese letztere Maßregel eine besonders wirksame und leicht durchzuführende. Zumeist sind die Ländereien längs dem Kanal zu geringen Preisen zu erwerben.

Zum Abschluß unserer Betrachtungen über den berechtigten Kern der Einwendungen der Gegner des Kanal-Entwurfes geben wir unserer Ueberzeugung Ausdruck, daß die Bauausführung bei klarer Erkenntnis aller lokalen Bedingungen und bei ehrenhaftem Willen wohl eine Wasserversorgungs-Anlage schaffen kann, die allen billigen Anforderungen entspricht.

Im Herbst 1905 erhielt, nach öffentlicher Ausschreibung, eine für den besonderen Zweck gebildete Bau-Gesellschaft den Zuschlag, bei 1 Mill. L. Angebot unter dem Regierungs-Kostenanschlag, zu 125 Mill. L., mit nachfolgenden wesentlichen Bedingungen:

1. Fertigstellungs-Termin Ende 1920.
2. Regierung und Provinzen stellen jährlich in ihr Budget gewisse Summen für Abschlagszahlungen ein, die aber erst im Jahre 1925 den Betrag von 125 Mill. L. erreichen werden. (Die Baugesellschaft hätte somit, auch wenn sie ohne Verlust arbeitet, im Jahre 1920 die Summe von 30 Mill. Frcs. aus Eigenem aufzubringen, die ihr erst im Laufe der folgenden 5 Jahre allmählich zurückerstattet werden.)
3. Nach Inbetriebnahme der Anlage wird die Bau-Gesellschaft Konzessionärin des Betriebes für eine Dauer von 9 Jahren. Sobald der Gewinn aus dem Betrieb einen gewissen Prozentsatz überschreitet, nehmen Staat und Provinzen mit der Hälfte des Ueberschusses an ihm teil. Wenn aber der Bau-Gesellschaft durch den Bau Verluste entstanden sind, so steht ihr zur Deckung derselben vor allem anderen die Hälfte der Ueberschüsse zu.

Dem staatlichen Kostenanschlag lagen Preisermittelungen für je ein lfdm Tunnel, freien Kanal, Rohrleitungen, Brücken und Syphons zugrunde, sowie die bezüglichen Längen der verschiedenen Ausführungsarten des Kanales. Für alles, was sonst zur Vollendung der ganzen Anlage gehört, wie: Enteignung, Verwaltungskosten, Wärterhäuser, Boden-Befestigung, Zufahrtsstraßen, Kraft-Anlagen, Bepflanzung usw. schlug man auf jene Preise gewisse Prozente auf. Da

der Entwurf durchaus nur generell gehalten ist (Projetto di massima), so mußte ein anbietender Unternehmer, wollte er nach Gebühr sicher gehen, an Ort und Stelle mit einem gewissen Apparat von technischen Fachleuten an ein eingehendes Studium des Entwurfes sich begeben und nach einer Richtigstellung desselben den Kostenanschlag genau festsetzen. Ich erwähne hier, daß das erst während der Bauzeit begonnene Einzelstudium der ersten Abteilung von 55 km Länge, auf der etwa 33 km Tunnel im generellen Entwurf vorgesehen waren, zu dem Ergebnis kam, daß statt dieser 49 km unerläßlich sind. Die Bau- und Betriebs-Konzessions-Gesellschaft: Ercole Antico und Genossen gaben ihr Angebot ab ohne eine Veranschlagung und ohne die Strecke überhaupt begangen zu haben. Da ich die Herren für klare Köpfe achte, aber ohne tieferen und sicheren Einblick in ihre Ideen erlangt zu haben, so habe ich für die Erklärung eines solchen Vorgehens nur Vermutungen. Ich muß annehmen, daß man instinktiv oder erfahrungsgemäß alle Kostenvoranschläge der italienischen Staatsingenieure für gewissenhaft und zuverlässig ansah. Ferner, daß man das Konzessionsgeschäft für ganz besonders vielversprechend erachtet hat und drittens, daß auf Grund aller Erfahrungen mit derartigen Unternehmen und Verträgen im Falle des ungünstigen Ausganges Mittel und Wege bekannt sind, um sich bessere Bedingungen zu verschaffen. Drei Jahre der Bauzeit sind heute schon verflossen. Bis zum Ende vorigen Jahres ist sichtlich noch wenig Bauarbeit geleistet; am weitesten ist die Feststellung der endgültigen Linienführung für die Hauptkanalstrecken gediehen, nachdem der generelle Entwurf kaum mehr als ein bloßes Bild auf dem Papier war. Es waren daher noch sehr eingehende und schwierige Vorstudien zu machen. In Caposele hat man die Hauptanstrengung auf die Ausführung der Wasserfassung verlegt, an deren Vollendung im Laufe dieses Jahres gedacht wird. Man hat 1400 m Tunnel fertig gestellt und an verschiedenen anderen Tunnel-Eingängen sind die Vorbereitungen zum Beginn im Gange. Bis zum vertraglichen Beendigungstermin, Ende 1920, hat man im Jahresdurchschnitt noch für 10 Mill. L. Arbeiten zu leisten, welche die Schaffung einer gut gegliederten und gut geleiteten Organisation zur Grundbedingung eines Erfolges machen, an der es aber zur Zeit noch zu fehlen scheint.

Möge es der Unternehmung gelingen, der nach meinem Urteile fleißigen, strebsamen und so schwer von Schicksalen aller Art heimgesuchten Bevölkerung durch schnelle Beendigung des Baues die großen Wohltaten durch die Wasserversorgung zu bringen, die man sich von ihr versprechen darf. —

Vereine.

Der Architekten- und Ingenieur-Verein zu Frankfurt a. M. folgte mit Damen am 1. Nov. 1908 der Einladung des Hrn. Stadtrates Koelle zur Besichtigung der damals in der Westhälfte (Talseite) noch im Bau begriffenen Verbreiterung der Wilhelms-Brücke über den Main. Da Seite 334 Jahrg. 1908 der „Deutsch. Bauztg." bereits zu diesen Arbeiten Einiges veröffentlicht ist, und die dabei angewendeten Eisenbeton-Konstruktionen in No. 9 ds. Js. unserer „Mitteilungen über Zement usw." dargestellt worden sind, so muß auf ein näheres Eingehen auf die interessante Arbeit, durch welche jetzt eine Verbreiterung auf 16,5 m erzielt ist, verzichtet werden. Die Ausführung wurde von der Firma Wayß & Freytag bewirkt. Die Kosten der Verbreiterung betrugen 315000 M., wozu für neue Straßen-Befestigung, Gleis-Anlagen, elektrische und Wasser-Leitung rd. 270000 M. traten, insgesamt 585000 M., also etwa $^1/_3$ der Kosten, welche ein Neubau neben der alten Brücke verursacht hätte, abgesehen von Gründungs-Schwierigkeiten und Beeinträchtigung des Stadtbildes. Auch der Schiffsverkehr blieb ungestört, da die gesamte Ausführung von schwebenden Gerüsten aus erfolgte und nicht ein Pfahl ins Wasser gestellt werden mußte.

Der Verein sprach nach der Besichtigung und den eingehenden Erklärungen Hrn. Koelle wärmsten Dank sowie Glückwunsch zu dem gelungenen Werke aus —

In der Versammlung mit Damen am 9 Nov. 1908 sprach vor zahlreichen Zuhörern Hr. Geh. Brt. Gerstner von seiner Frühlingsfahrt nach Rom unter Vorführung vieler Lichtbilder, Pläne und Photographien. Redner erklärte zuerst die Gesamtanlage der Siebenhügelstadt und führte dann seine Zuhörer auf 7 Spaziergängen durch die interessantesten Stadt-Gegenden, zuerst auf den Monte Pincio und durch die Villa Borghese, wobei die vom deutschen Kaiser dorthin gestiftete Goethe-Statue, das von Frankreich gespendete Victor Hugo-Denkmal und das Canova'sche Porträt der Prinzessin Borghese-Bonaparte näher besprochen wurden. Der zweite Gang war dem Quirinal mit dem Königs-Schloß und seiner Umgebung mit alten und modernen Palästen samt ihren Kunstwerken gewidmet, den Rossebändigern auf dem Monte Cavallo, der Fontana di Trevi und den Thermen des Diocletian mit Michel Angelo,s Einbauten, sowie der Parochialkirche Maria maggiore mit ihren antiken Säulen und altchristlichen Mosaiken. Der dritte Gang galt Sanct Peters Dom und den Kunstsammlungen des Vatican, von denen im Bilde außer den Architekturen auch eine Reihe anderer Kunstwerke vorgeführt wurden. Den Schluß bildete ein Rundblick über die ewige Stadt von der St. Peters-Kuppel. Der vierte nach dem Capitol und den Ruinen Roms führende Ausflug nahm seinen Ausgang vom Zentrum der Stadt, der Piazza Venezia; das Ziel wurde über den Corso und angesichts der gewaltigen mittelalterlichen Paläste der Patrizier-Familien erreicht. Sodann ging es hinauf durch Zedern und Pinien, vorüber am Rienzi-Denkmal zur Piazza del Campidoglio, dem architektonischen Hauptwerke Michel Angelo's, dessen Reiz noch gesteigert wird durch die antiken, beim Aufgang wie in der Mitte aufgestellten Kunstwerke. Auch hier grüßen gigantische Dioskuren den Ankömmling, und gewaltig ist der Eindruck des bronzenen Reiterbildes Marc Aurels. Der Senatorenpalast mit dem Rom beherrschenden Campanile, der Conservatoren-Palast und das Capitolinische Museum sind von unvergleichlich großartiger Zusammenwirkung. Vor dem Abstieg zum Forum Romanum statten wir den Kaiser-Foren einen Besuch ab, deren besterhaltenes die Trajans-Säule schmückt, 113 n. Chr. von Senat und Volk dem großen Kaiser zu Ehren errichtet. Drunten auf dem Forum bewundern wir die Ruinen des Saturn- und des Dioskuren-Tempels, den Triumphbogen des Sept. Severus, die Constantins-Basilica und die Rostra usw., und schreiten durch den mit den Reliefs der Zerstörung Jerusalems geschmückten Titus-Bogen zum imposanten Flavischen Amphi-Theater, dem Colosseum des Titus, der besterhaltenen der gewaltigen Ruinen, deren betrübender Zustand besonders den Päpsten zu danken ist, welche die Säulen usw. zu ihren christlichen Kirchen-Bauten ausbrachen und die edelsten Kunstwerke zum Kalkbrennen verwendeten. Den Schluß der Besichtigung bildete der Constantinsbogen. Unfern, in S. Pietro in Vincoli, steht vor dem Grabmal Julius II. Michel-Angelo's herrlicher Moses, das Seitenstück zu des Phidias olympischem Zeus. Beim Pantheon erschloß der sechste Spaziergang das Rom des linken Tiber-Ufers mit seinen zahllosen Kirchen und Palästen. Nach Schilderung des Pantheons mit den Grabstätten Raffaels, Victor Emanuel's und des Umberto I. besprach Redner die Kirchen Sopra Minerva und delle Pace, das kleinste Gotteshaus, das aber Jeder aufsucht, um Bramante's Vorhalle und Raffael's Sybillen zu genießen. Ganz noch ragen Bramante's köstliche Cancellaria auf, sowie der Palazzo Farnese mit Michel-Angelo's wirkungsvollem Hauptgesims, die Sapienza und der Madama-Palast; daran reihen sich dem Victor-Emanuel-Corso entlang bis zum Tiber unzählige Paläste. Beim Tiber folgen das Pompejus-Theater, der Schauplatz von Jul. Caesar's Ermordung und das Marcellus-Theater mit dem ersten Beispiel einer Theater-Außenfront. Beim Vesta-Tempel, der Bocca della Verità und der Tiber-Insel, bei der die Cloaca maxima in den Fluß mündet, schließt dieser überreiche Spaziergang mit dem Aufstieg zu den herrlichen Ausblicken des Janiculus. Der siebente Ausflug zeigt uns den Süden Rom's am Caelius und Esquilinus, zuerst die grandiosen Caracalla-Thermen, dann den Lateran mit der Hauptkirche und dem Museo Laterano, endlich den Ausblick nach den Straßen Appia und Appia nuova zum Grabmal der Caecilia Metella, dem Claudius-Aquädukt und den Katakomben. Redner bedauert, der vorgerückten Zeit halber den Spaziergang nicht extra muros fortsetzen zu können, wo Tivoli, Frascati und das Albaner-Gebirge dem Freund des Altertums wie der erhabenen Natur bis zum Meeresstrand eine reiche Ausbeute versprechen. Zum Schluß spricht der Vorsitzende, Hr. Kölle, dem Redner wärmsten Dank der Zuhörer aus. — Gstr.

Sächsischer Ingenieur- und Architekten-Verein. In der Wochenversammlung am 9. November 1908 führt Hr. Brt. Neminar „Reisebilder aus Rußland" vor, das er gelegentlich des internationalen Schiffahrts-Kongresses in Petersburg besucht hatte. Er gab zunächst einen kurzen Abriß über den Verlauf des Kongresses und vergleicht Reisen nach und innerhalb Rußland in Bezug auf ihre Entfernung mit solchen in westeuropäischen Ländern. Seine Schilderungen des Landes beginnt er mit St. Petersburg und führte die Haupt-Sehenswürdigkeiten dieser $1^1/_2$ Mill. Einwohner zählenden modernen Großstadt in zahlreichen Lichtbildern vor. Unter diesen sind namentlich hervorzuheben die in verschwenderischer Pracht aus Granit und Marmor für mehr als 23 Mill. Rbl. erbaute, 102 m hohe Isaaks-Kathedrale mit vergoldeter Kuppel von 27 m Durchmesser, die größte Kirche Petersburgs, deren Inneres von

Gold und Silber und anderen Kostbarkeiten strotzt; die Denkmäler Nikolaus I. und Peters des Großen, das Riesengebäude der Admiralität, durch dessen 70m hohen Turm der Meridian von Petersburg geht, der Winterpalast, die 47 m hohe Alexandersäule, welche auf einem 8 m hohen Granitblock als Sockel den größten Monolith der Neuzeit, eine 30m hohe polierte Granitsäule von 4 m Durchmesser trägt. Aus der Eremitage wurden Originale von Murillo, Rembrandt und Raphael in Lichtbildern wiedergegeben. Hierauf führte Redner Bilder von Peterhof, dem nach dem Muster von Versailles erbauten und prachtvoll ausgestatteten kaiserlichen Lustschloß mit seinen Wasserkünsten, Kaskaden, Springbrunnen, vergoldeten Figuren und dem Kanal nach dem Meere vor und wendet sich hierauf nach Finnland, wo man sich wieder nach Westeuropa versetzt fühlt. Es werden hiervon vorgeführt: Schloß Wiborg, der 12 m breite Seimokanal, durch den in 28 Schleusen ein Gefälle von 78m überwunden wird und der mächtige Imatra-Wasserfall.

Sodann folgen Bilder von der alten Reichshauptstadt Moskau, vor allem dem Kreml, dieser großen Vereinigung von Kirchen, Palästen und Staatsgebäuden, umschlossen von einer zinnengekrönten Backsteinmauer mit 19 Türmen und 5 Toren. Ein Blick von dem 97m hohen Glockenturm Johannes des Großen auf die Stadt zeigt, daß diese sich in 4 konzentrischen Ringen um den Kreml aufbaut und zwar: die befestigte Stadt, der Hauptsitz des Verkehrs, die weiße Stadt, der elegante Stadtteil, die Erdstadt und schließlich die Vorstädte. Unter den Kirchen ist die Erlöserkirche die schönste; ihre Baukosten betrugen 15 Mill. Rbl. Das Innere ist reich mit Gold und Marmor ausgestattet.

Als letzte Stadt wird Nischni-Nowgorod vorgeführt. Es zerfällt in die eigentliche Stadt zwischen Wolga und Oka und dem Jahrmarkt, dem Schauplatz der weltberühmten Messen mit rd. 400000 Meßbesuchern. Die Wolga ist hier 750 m breit, ihr Ueberschwemmungs-Gebiet dagegen 20km. Der Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser beträgt 12,6m.

Zum Schluß führte der Vortragende noch eine Reihe bemerkenswerter Volkstypen vor. Der Vorsitzende sprach dem Vortragenden für seine sehr interessanten Ausführungen den Dank der Versammlung aus. — K.

Münchener (oberbayer.) Architekten- u. Ingenieur-Verein. Am 26. Nov. 1908 sprach Gabriel v. Seidl; „Verschiedene Reiseeindrücke“ nannte er seine ebenso interessanten als nach verschiedenen Seiten hin anregungsreichen Schilderungen der Eindrücke, die er auf einer Studienfahrt gewonnen. Gegen die Bezeichnung „Vortrag“ hatte er sich gewehrt, aber es gewann wohl Mancher von dieser zwanglosen Plauderei mehr als von einem Vortrag. G. v. Seidl's Redeweise hat in ihrer schlichten Art ohnehin schon etwas Eindringliches, anheimelnd Zwingendes. So schilderte er z. B. die Art, wie die Brüsseler ihren schönen Marktplatz mit dem eindrucksvollen Rathaus architektonisch prächtig ausgestalteten und geschickt in seinem größten Teil dem Getriebe des durchgehenden Großverkehres entrückten, so lebendig, daß man sofort das Nachahmenswerte herausfühlte. Mit besonderer Liebe verweilte er bei dem Weimarer Göthehaus, von dem er Grundrisse usw. in reichlicher Anzahl vorführte. Herzerfreuend war es, wie er auf jede Einzelheit dieses schlichten, aber in seinen Einzelheiten geradezu mustergültigen Dichterheimes einging und ihm seine höchste Anerkennung zollte, während es wohl manchem seiner Kollegen einfach des Niederreißens wert erscheinen dürfte. Wie eingehend sich Gabriel v. Seidl mit der kleinbürgerlichen Profan-Architektur auf vertrautestem Fuß befindet, bewies er durch die Schilderung eines von ihm als vorbildlich anerkannten Familienhausbaues in unserer Villen-Kolonie Gern, wo mit Vernunft und Pietät die vorhanden gewesenen schönen Bäume geschont worden waren. Er wies auch darauf hin, daß schon König Ludwig I. einen Plan ausarbeiten ließ, durch dessen Ausführung München mit einem breiten Gürtel von Parkanlagen und Villenorten zu umziehen in Aussicht genommen war. Wir Münchener kennen und schätzen G. v. Seidl als großen und feinsinnigen Naturfreund, dessen Anregung durch Gründung des „Isartal-Vereins“ und seiner rastlosen Tätigkeit in diesem wir die Erhaltung unserer vielbeneideten landschaftlichen Perlenkette, der malerischen Stromstrecke von Großhesselohe bis Wolfratshausen danken. Kann es da Wunder nehmen, wenn wenige Tage nach diesem Vereinsabend sich das ganze geistige und künstlerische München für seinen sechzigsten Geburtstag, den er am 9. Dezember 1908 feierte, zu dem herzlichen Wunsche einte, daß er uns noch lange und in voller Schaffenskraft und -Freudigkeit erhalten bleiben möge. —

Am 3. Dez. 1908 führte der Baugewerkschul-Direktor von Passau, Julius Kempf, an der Hand zahlreicher Lichtbilder nach Selbstaufnahmen durch eine Reihe „Niederbayerische Klosterkirchen“. Der Untertitel: „ein Beitrag zur Geschichte der Baukunst des XVIII. Jahrhunderts“ war nicht nur vollkommen gerechtfertigt, sondern J. Kempf gab hierzu noch sehr wertvolle und interessante Aufschlüsse über die Gründungsdaten und die dem Umbau in der Barock-Periode voraufgegangene bauliche Entwicklung, was um so mehr angezeigt war, als nicht wenige dieser Klosterkirchen mit ihrer Entstehung bis ins XVIII. Jahrhundert unter Herzog Tassilo, den man füglich den bayerischen Kloster-Gründer nennen könnte, zurückreichen; zugleich enthüllten diese Kirchen- und Klosterbauten in ihrer Außenarchitektur nicht nur ein überraschendes Verständnis der späteren Baumeister ihrer Umgestaltung für die kluge Benutzung des Vorhandenen, sondern auch in ihrer Innenausstattung einen bewundernswerten Sinn für eindrucksvolle Raumkunst und eine schier unerschöpfliche Phantasie für Dekoration. Leider drängte sich dabei die unerfreuliche Erkenntnis auf, welche Sündenlast sich die Vollstrecker der Säkularisation und die nachmaligen Eigentümer dieser Bauwerke durch ihren Unverstand in Kunstsachen aufbürdeten. Gröbste Vernachlässigung und Zerstörungssucht ließen sich die einen wie die anderen zuschulden kommen, gegenüber denen wenigstens für die Zukunft zu steuern die energischste Handhabung eines Schutzgesetzes nach dem Vorbild anderer Staaten angezeigt wäre. —

Die Hauptversammlung am 10. Dez. 1908 brachte zunächst den wohlbegründeten und unter den gegebenen Umständen notwendigen Antrag auf „Erhöhung der Mitglieder-Beiträge“, weiter den des „Bundes Deutscher Architekten“ betreffs gerichtlicher Sachverständiger und die Erörterung einiger Verbandsfragen. Dann sprach Hr. Direkt.-Ass. Carl Straub über den „Trachit-Tuff des bayerischen Rieses als Baustein“. In unserer Zeit der vorwiegenden Kohlenheizung, insbesondere in den größeren Städten, ist dieses Kapitel ganz besonders dringlich. Nicht blos in München, sondern auch anderwärts ist durch den schwefeligen Niederschlag der Rauchmassen bei Nebel und Regen die rasche Verwitterung verschiedener Arten des Sandsteines, namentlich des grünlichen, zu einem ernsten Uebel geworden. An den neuen Teilen unserer Residenz, an Teilen des alten Rathauses usw. und insbesondere an Teilen der erneuerten Maximilians-Brücke kann man diesen zerstörenden Einfluß beobachten. Zwischen den Fingern läßt sich die obere Schicht dieses Materiales nach einigen Jahrzehnten zerreiben und hervorstehende Ornamentteile stürzen bei der geringsten Erschütterung in die Tiefe. Mit der Vorführung einer Reihe von alten Bauwerken, die aus dem Rieser Trachit-Tuff erbaut wurden, zeigte nun Redner dessen Vorteile und Wetterbeständigkeit. — J. K.

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Museum für Völker- und Länderkunde in Stuttgart wird für die in Württemberg geborenen oder zurzeit dort ansässigen Architekten zum 1. Juli d. J. erlassen. Es gelangen 3 Preise von 4000, 2500 und 1500 M. zur Verteilung. Unterlagen können gegen 2 M., die zurückerstattet werden, durch die Geschäftsstelle des „Württembergischen Vereins für Handelsgeographie“ in Stuttgart, König-Straße 35, bezogen werden. —

In einem beschränkten Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Bau einer zehnklassigen Elementarschule zu Dahlhausen a. d. Ruhr waren 9 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht, dem als auswärtige technische Mitglieder die Bauräte Breiderhof aus Bochum und Kullrich aus Dortmund angehörten, erteilte den I. Preis von 600 M. dem Entwurf „Erfahrungsmäßig“, Verf.: Architekten D. & K. Schulze in Dortmund; den II. Preis von 400 M. dem Entwurf „So dachten wir“, Verf.: Architekten Schmit & von Ladiges in Dortmund; den III. Preis von 300 M. dem Entwurf „Morgensonne“, Verf.: Architekt Mähl in Bremen. Außerdem erhielten folgende Entwürfe Entschädigungen: der Entwurf mit dem Kennwort „Auf der Höhe“, Verf.: Architekt Oskar Kunhenn in Essen, 200 M.; die Entwürfe mit dem Kennwort „Im Wiesenrain“, Verf.: Architekten Steinbach und Lutter in Dortmund, sowie mit dem Kennwort „Ost und West ist am best“, Verf.: Architekt Mähl in Bremen je 150 M. —

Inhalt: Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien. — Das neue Rathaus in Recklinghausen. (Schluß.) — Die Wasserversorgungs-Anlage für Apulien. (Schluß.) — Vereine. — Wettbewerbe —

Hierzu eine Bildbeilage: Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

SCHLOSS BRYNNEK-SIEMIANOWITZ DES GRAFEN HUGO HENCKEL VON DONNERSMARCK IN SCHLESIEN. ✻ ARCH.: KÖNIGL. BAURAT KARL GROSSER IN BRESLAU. ✻ ANSICHT DES SPEISESAALES IM HAUPTGESCHOSS. ✻ ✻ ✻ ✻ ✻ ✻ ✻

DEUTSCHE ✻ ✻ BAUZEITUNG ✻ ✻ XLIII. JAHRG. 1909, NO. 32.

Ansicht der Parkseite mit vorgelagerter Terrasse.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 32. BERLIN, DEN 21. APRIL 1909.

Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien.

Architekt: Königlicher Baurat Karl Grosser in Breslau.

(Fortsetzung). Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 213.

Die äußere Erscheinung des Schlosses ist weniger auf großen repräsentativen Ausdruck gerichtet, sondern zeigt mehr die Erscheinung eines wohlhabende Behäbigkeit verratenden umfangreichen Herrensitzes. Nicht eigentlich Monumentalstil ist trotz Türmen und durchgehenden Pilastern der beabsichtigte herrschende Charakter des Aeußeren, vielmehr überwiegt der aus den Bedürfnissen einfacher Wohnlichkeit ins Schloßartige gesteigerte Eindruck. Das ganze Gebäude ist in die Formen eines maßvollen Barock mit starken italienischen Einflüssen gekleidet. Es geschah auf Wunsch des Bauherrn, daß dieser in Schlesien nicht fremde Stil dem Gebäude aufgeprägt wurde. Sämtliche architektonische Gliederungen, wie der Sockel, die Gesimse, die Teilungen der Flächen und Umrahmungen der Oeffnungen, dazu alle figürlichen und ornamentalen Teile wurden in Werkstein ausgeführt, während die Flächen Terranova-Putz erhielten. Die Dächer wurden in Ullersdorfer Biberschwänzen als Doppeldach eingedeckt.

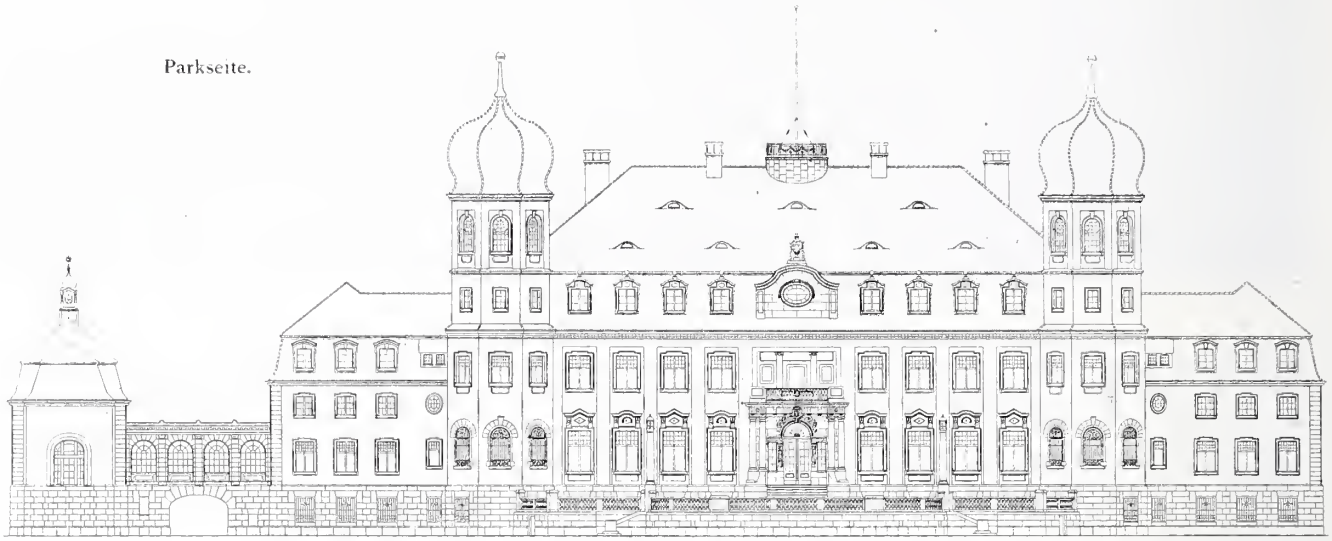
In den Verkehrsräumen des Inneren ist dem Stein- und steinähnlichen Material der Vorzug gegeben. Im Vestibül und in der Schloßhalle ist in den Wandflächen der echte Putz stehen geblieben. Beide Räume wurden gewölbt und die Gewölbe mit angetragenem Ornament geschmückt. Die Haupttreppe ist in den Läufen aus weißem Marmor aufgebaut und hat Balustraden aus farbigem Marmor erhalten. Das gleiche Material wurde auch für die Fußböden der Schloßhalle, der Flure und der Treppenhalle verwendet. Ein Wechsel des Materials fand in den Gesellschafts- und den Wohnräumen statt. So haben die an der Südfront gelegenen Gesellschaftsräume, die unter sich durch breite Schiebetüren verbunden sind, Decken erhalten, die teils aus Holz erstellt wurden, teils aber auch durch gezogene Gesims-Gliederungen gebildet wurden und eine bescheidene Bereicherung durch ornamentale Antragearbeit erhalten haben. Die Fußböden wurden mit Parkett belegt. Die Haltung dieser Räume ist verhältnismäßig einfach, aber würdig. Eine reichere Ausstattung hat nur der Speisesaal (Bildbeilage) erhalten, dessen Paneele und Pilaster aus farbigem Marmor hergestellt wurden, und dessen Wandflächen eine Bespannung aus Seidenstoff erhalten haben; sowie die Kapelle, die nach Entwürfen des Prof. Oetken farbig ausgemalt wurde.

In konstruktiver Beziehung ist zu bemerken, daß das Gebäude durchgehends Massiv-Decken erhalten hat, für welche Plattenbalken und Hohlbalken von Visintini verwendet worden sind. Die Visintini'schen Hohlbalken, die meist zur Abdeckung von Räumen von 7—8 m Spannweite verwendet wurden, haben sich nach den Mitteilungen des Architekten recht gut bewährt bis auf geringe Haarrisse, die sich an einigen Stellen später im gespachtelten Putz gezeigt haben. Der Architekt empfiehlt bei der Anwendung der genannten Balken, die rohen Decken vor Aufbringung des Putzes mit einem Drahtgewebe zu unterspannen.

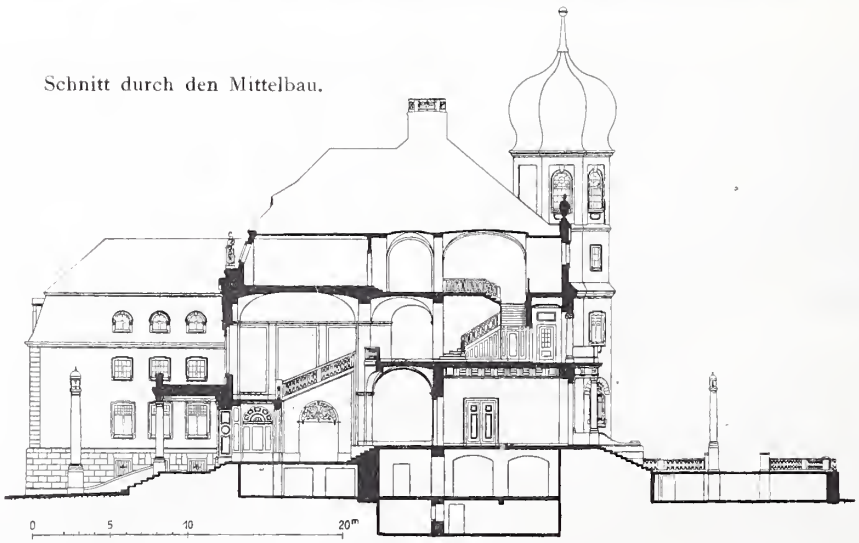
Heizung, Beleuchtung und Wasserversorgung des Schlosses erfolgen von der im Lageplan S. 202 kenntlich gemachten Zentralstation aus, die in einer Entfernung von rd. 250 m vom Schlosse errichtet worden ist. Der Hochdruckdampf wird in 3 Cornwall-Kesseln mit je 30 qm Heizfläche auf 8 Atm. Ueberdruck gebracht, für die Heizung jedoch durch Reduktions-Ventile auf 0,15 Atm. zurückgeführt. Für das Schloß wurde eine Niederdruck-

Eingangsseite.

Parkseite.



Schnitt durch den Mittelbau.



Warmwasser-Heizung gewählt, während die Kapelle sowie die Wirtschafts-Gebäude Dampf-Niederdruck-Heizung erhalten haben. Für die Erzeugung der Elektrizität arbeiten zwei liegende Verbund-Maschinen von je 50 PS., die unmittelbar mit den Dynamos gekuppelt sind. Außerdem hat eine Akkumulatoren-Batterie von 300 Ampère und 2×120 Volt Spannung Aufstellung gefunden.

Die hochgeführten Bauteile des Schlosses bedecken eine Fläche von 1750 qm. Hierzu tritt die Fläche der Anbauten, wie der Kapelle, des Wintergartens und der Terrassen mit etwa 530 qm. Der Rauminhalt aller Bauteile beträgt 32 112 cbm. Die Baukosten betragen unter Hinzurechnung der auf das Schloß entfallenden Teilbeträge für Heizung, Wasserversorgung und Beleuchtung rund 1 130000 M., sodaß auf 1 cbm umbauten Raumes rund 35 M. entfallen.

Nach Abschluß der vorbereitenden Arbeiten wurde im Frühjahr 1905 mit der eigentlichen Bau-Ausführung begonnen und diese im Herbst 1907 vollendet.

Wir werden den bisher gegebenen bildlichen Darstellungen noch einige Ansichten des Aeußeren und Inneren folgen lassen und hierauf den Stallhof sowie das Fasanenmeisterhaus in Wort und Bild anführen, um zu zeigen, wie auch die Nebengebäude die gleiche Sorgfalt in der technischen und künstlerischen Durchbildung erfahren haben, wie der Hauptbau. —

(Schluß folgt.)

Vom Panamakanal.

Von Max Frhrn. von Wendland in München. (Schluß aus No. 28.)

Die Erdbewegung für die Vollendung des Schleusen-Kanales wird unter Berücksichtigung des Umstandes, daß von dem Gesamtaushub der beiden französischen Gesellschaften für den Niveau-Kanal von etwa 61 Mill. cbm rd. die Hälfte auch für den Schleusen-Kanal zu verwenden war, anfangs von den Amerikanern auf nur rd. 78 Mill. cbm geschätzt. Dazu kamen dann aber eine Reihe von Veränderungen, so namentlich in der in der Limon-Bucht von Colon bis Minidi herzustellenden Schiffahrtsrinne mit etwa 5 Mill. cbm und vor allem die durch Verlegung der Schleusen von der Küste des Stillen Ozeans bei La Boca landeinwärts bis Miraflores erforderlich wer-

denden Mehrarbeiten mit etwa 22 Mill. cbm und schließlich die zuletzt beschlossene Verbreiterung des Culebra-Einschnittes von 200 auf 300 Fuß (65 auf 91 m) mit rd. 10 Mill. cbm Mehraushub. Zusammen mit dem, was bei den großen Rutschungen von Cucaracha und Paraiso, die schon den

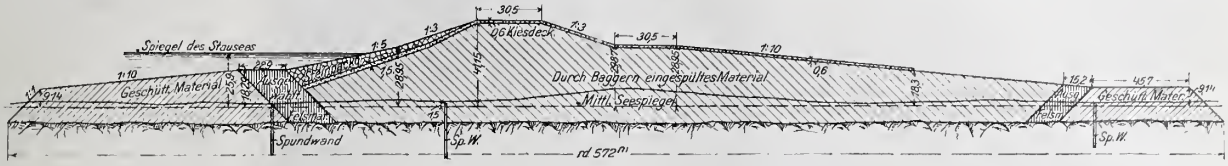


Abbildung 12. Größter Querschnitt durch den Staudamm bei Gatun nach dem Ausführungs-Entwurf..

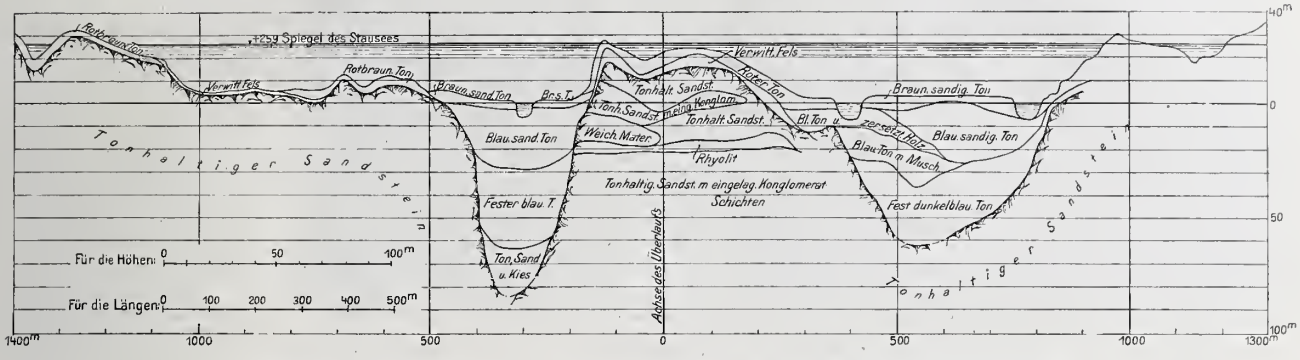


Abbildung 13. Längsschnitt durch das Gelände in der Achse des Gatun-Staudammes.

Franzosen große Schwierigkeiten gemacht hatten, erneut aus der Kanalrinne herauszuschaffen war, ergibt sich dann ein Gesamt-Aushub von 151 Mill. cbm.

In den beiden Mündungsstellen von Colon bis zum Gatun-Damm und vom Stillen Ozean bis La Boca sind vorwiegend Baggerarbeiten, nur vereinzelt Felsbeseitigungen unter Wasser vorzunehmen. Größere Felssprengungen werden dagegen bei Gatun für die dort zu errichtenden 3 Schleusenpaare erforderlich. Die Baggerungen werden teils mit alten französischen Leiter-Baggern, teils mit modernen Saug-Baggern mit Spülleitungen ausgeführt, von welchen übrigens der größte nur 1000 cbm in einer Stunde leistet, also durchaus nicht zu den bedeutendsten dieser neuzeitlichen Maschinen gehört. Außerdem kommen dort auch noch Greif-Bagger und Dampfschaufeln zur Anwendung. Auf der eigentlichen Kanalstrecke im Binnenland wird der Boden zumeist im Trockenen gelöst, z. T. mit Leiterbaggern, vorwiegend aber mit Löffelbaggern, oder wie die Amerikaner sie bezeichnen, Dampfschaufeln, die 2,5 bis 5 cbm fassen und weichen Felsboden ohne weiteres lösen können. Bei hartem Felsboden muß zunächst eine Lockerung durch Sprengung vorhergehen. Es werden meist Ingersoll-Bohrmaschinen zu diesem Zweck verwendet. Der Felsboden wechselt zwischen weichem, tonhaltigem Sandstein und festem Basalt. Der Culebra-Hügel ist vorwiegend aus einer festen Basalt-Breccie gebildet.

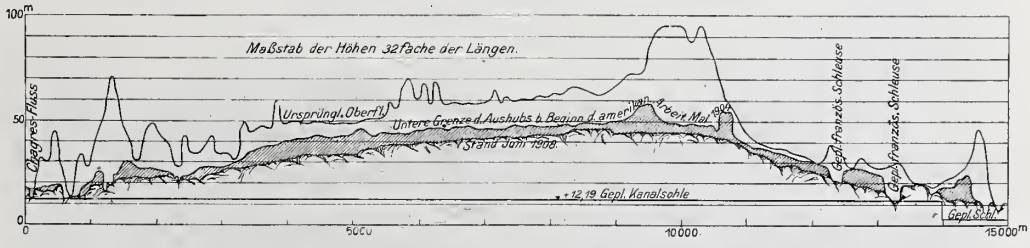


Abbildung 6. Längsschnitt durch den Culebra-Einschnitt.

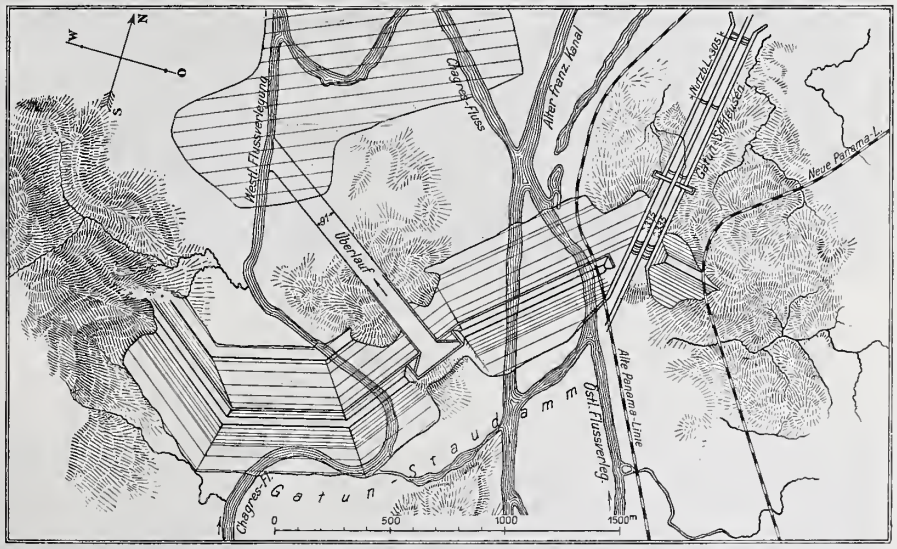
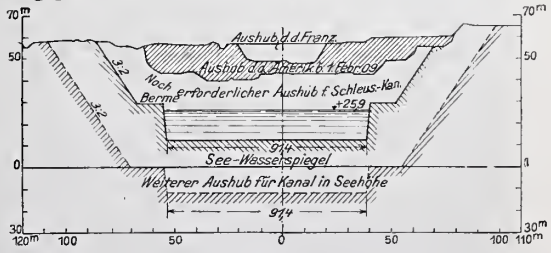


Abbildung 11. Lageplan des Gatun-Staudammes.

Der Transport des gelösten Materiales muß z. T. auf beträchtliche Entfernungen hin erfolgen, wobei als Zugkraft Dampflokomotiven, zur Beförderung große Kippwagen oder Plattformwagen dienen, von welch' letzteren die Erdmassen an der Abladestelle durch eine Art Pflug herabgeschoben werden, welchen die Lokomotive in Bewegung setzt. Große Massen des nach Norden zu befördernden Bodens verschlingen der Gatun-Damm und die Anschüttungen in der Limonbucht längs der Kanalrinne, im Süden die Kanal-Strecke zwischen den Schleusen bei Miraflores und der Mündung bei La Boca.

Unsere Abbildungen 3—5 zeigen Dampfschaufeln bei der Arbeit des Aushubes bezw. Bodenlockerns an verschiedenen Stellen des Kanales, sowie die vorbereitende Arbeit des Bohrens im Culebra-Einschnitt. Abbildung 6 gibt einen Längsschnitt durch den Culebra-Hügel wieder, d. h. durch die Kanalstrecke, welche den größten Aushub erfordert, mit Einzeichnung der Leistung der Franzosen und



Abbildg. 7. Kanal-Querschnitt im Culebra-Einschnitt (nach Engineering News).

derjenigen der Amerikaner bis Mitte 1908. Aus dem Querschnitt Abbildung 7 ist noch deutlicher ersichtlich, was geleistet ist und was noch geleistet werden muß. Die Abbildung zeigt auch, wie ungeheuer sich die Aushubmassen für einen Niveau-Kanal allein in diesem Einschnitt vermehren würden, allerdings unter der Voraussetzung, daß

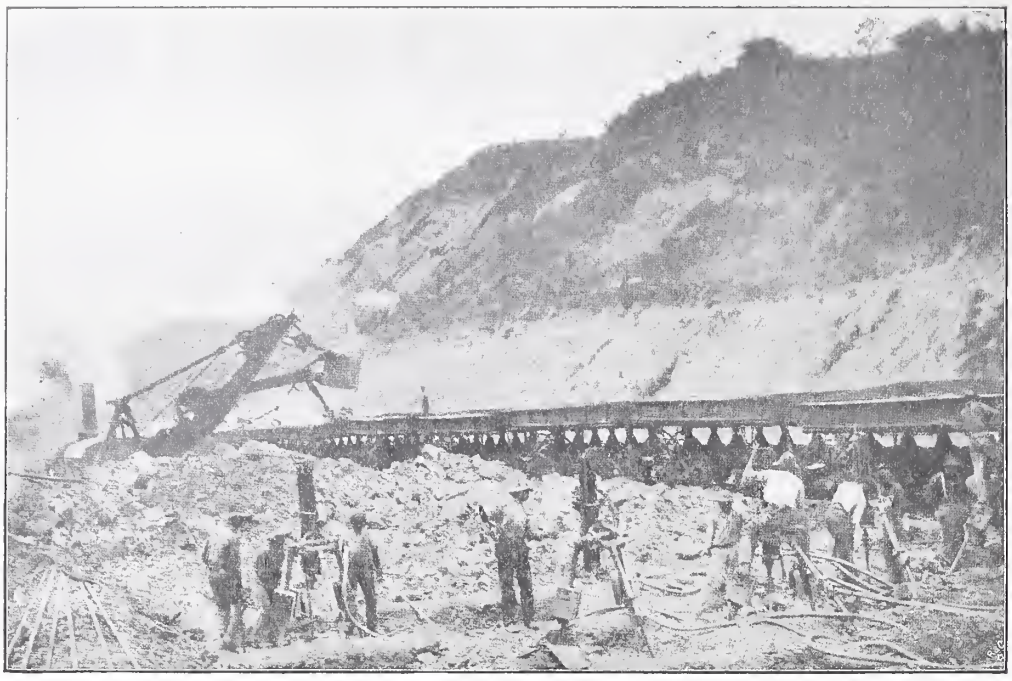


Abbildung 3. Dampfschaufel, flache Kippwagen beladend, im Culebra-Einschnitt am Contractor's Hill.

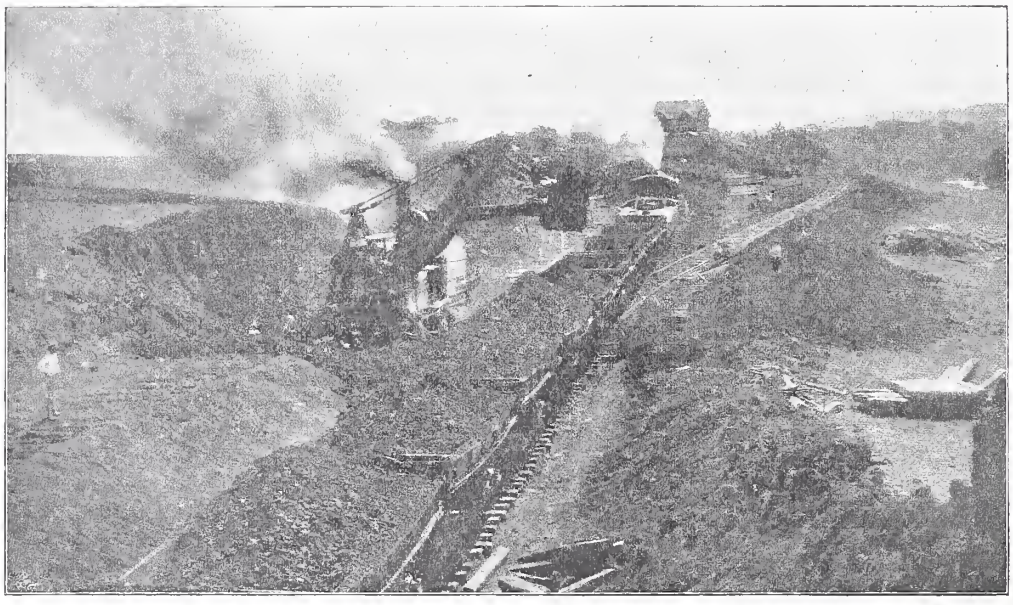


Abbildung 4. Trocken-Aushub der Schleusen-Baugrube bei Gatun, Januar 1907.

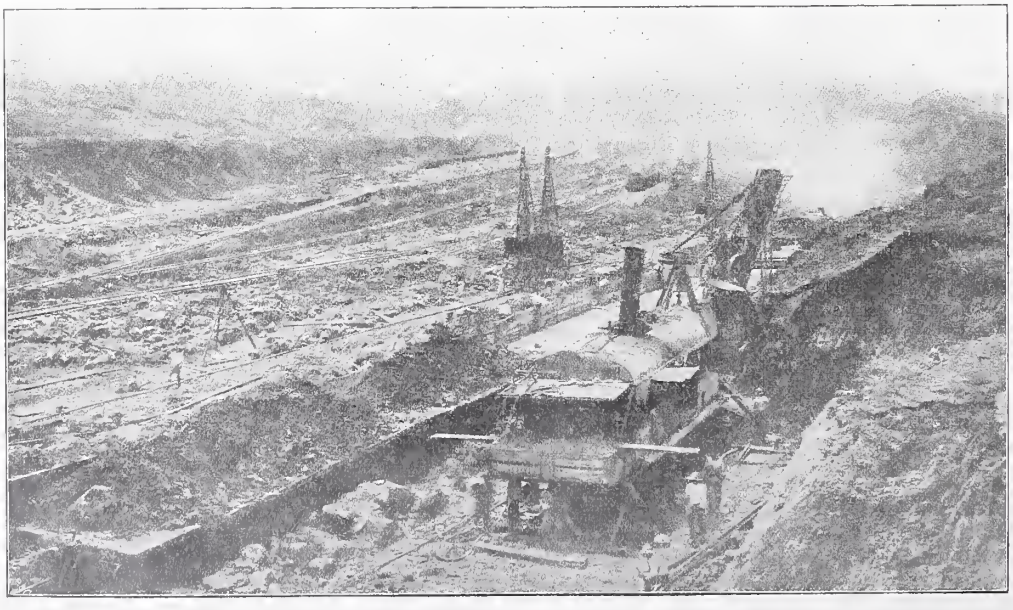


Abbildung 5. Trocken-Aushub im Culebra-Einschnitt bei Empire.

auch für den Niveau-Kanal die beschlossene Verbreiterung von 200′ auf 300′ beibehalten würde.

Interessant ist auch ein zahlenmäßiger Vergleich der Leistungen der Franzosen, d. h. der ersten und zweiten Panama-Gesellschaft, und der Amerikaner hinsichtlich der bewältigten Aushubmassen. Es leisteten die Franzosen von 1882 bis 1889 und von 1895 bis 4. Mai 1904, wie schon früher angegeben, rd. 61 Mill. cbm. Die Leistungen der Amerikaner betrugen in der Zeit vom:

	cbm
4. Mai bis 31. Dez. 1904	182600
1. Januar bis 31. Dez. 1905	1349400
1. Januar bis 31. Dez. 1906	3711400
1. Januar bis 31. Dez. 1907	11824000
1. Januar bis 31. Dez. 1908	27762500
Insgesamt	44829900

Davon sind im Trockenen ausgehoben rd. 27,83 Mill., durch Baggerung im Nassen rd. 17 Mill. cbm. Bis zum 1. Februar 1909 betrug der Gesamtaushub der Amerikaner 47,7 Mill. cbm.

Ein außerordentlich wichtiges Glied im Bau des Panama-Kanales bildet der große Staudamm bei Gatun. Als ich anfangs August 1907 den Isthmus wieder verließ, war man gerade dabei, an der Baustelle die erforderlichen Gebäude für die Verwaltung und die Ingenieure, sowie die Unterkunfts-Baracken für die Arbeiter zu errichten und eine Wasserversorgung für die Baustelle anzulegen. Als ein Beispiel für die großen und zweckmäßigen Baulichkeiten, die von den Amerikanern für die vorgenannten Zwecke an verschiedenen Stellen des Kanales geschaffen worden sind, geben wir in Abbildg. 8 einen Ueberblick über die bedeutendste Anlage dieser Art, die Baulichkeiten bei Culebra, ferner in Abbildung 9 den Typus eines Bureau-Gebäudes und in Abbildung 10 den Einblick in eine Schlaf-Baracke für europäische Arbeiter. Wenige Wochen später begannen die Vorarbeiten an dem Damm, und zwar als eine der ersten die Ablenkung des Chagres in den bereits von den Franzosen angelegten Abzugskanal. Ende 1907 konnte nach sorgfältigen und umfangreichen Vorarbeiten und Versuchen an einem im Maßstabe 1 : 12 aus den für den

Damm zu verwendenden Materialien hergestellten Versuchsdamme, der sich als durchaus dicht erwies, mit der Anschüttung des Dammes begonnen werden, die während des Jahres 1908 tatkräftig fortgesetzt wurde.

Der Gatun-Damm, dessen Lageplan in Abbildung 11 dargestellt ist, bezweckt, wie schon bemerkt, die Wassermassen des Chagres und seiner Nebenflüsse in einen großen Stau-See von rund 426 qkm Oberfläche zu sammeln, der die ausgedehnten Sumpfländereien zwischen Gatun und Bohio bedeckt und auch das ganze Chagres-Tal bis Bas Obispo, wo der Obispo-Fluß einmündet und der Chagres eine scharfe Wendung nach Osten macht, in einer Ausdehnung von 87 km unter Wasser setzt (vergl. den Gesamtplan des Kanales, Abbildung 1 in No. 28).

Der Damm soll Abmessungen erhalten, die einzig in ihrer Art sind. Er legt sich in einer Gesamtlänge von rd. 2,4 km zwischen die das Chagres-Tal westlich und östlich begrenzenden Hügelketten. Er erhält am Fuß eine mittlere Breite von rd. 520 m, im größten Querschnitt (Abb. 12) sogar von rd. 570 m, und sollte sich nach dem ursprünglichen Plan etwa 41 m über dem mittleren Meeresspiegel erheben. Der Seespiegel selbst sollte auf +25,9 m über dem Meer angestaut werden, sodaß die Dammkrone die beträchtliche Höhe von 16,25 m über dem Stauspiegel erhalten hätte. Etwa in Talmitte erhebt sich bis zu 33,5 m über dem Meer ein kleiner Hügel, der dazu benutzt werden soll, um hier den erforderlichen Ueberlauf anzulegen, der in 91 m Breite geplant ist. An der östlichen Hügelkette sind die Schleusen vorgesehen, mit denen der Höhen - Unterschied vom Meere bis zum Stauspiegel überwunden wird.

Der Damm soll beiderseits am Fuß aus zwei parallelen, aus festem Aushubmaterial geschütteten Schutz-Dämmen bestehen, die an der Innenseite noch durch kräftige Felspakkungen befestigt werden sollen. Den eigentlichen Kern des Dam-

Nord-Flügel, Winter-Garten, Kapelle und Terrassen-Garten.
Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien. Architekt: Königlicher Baurat Karl Grosser in Breslau.

Kapelle mit anschließendem Winter-Garten.

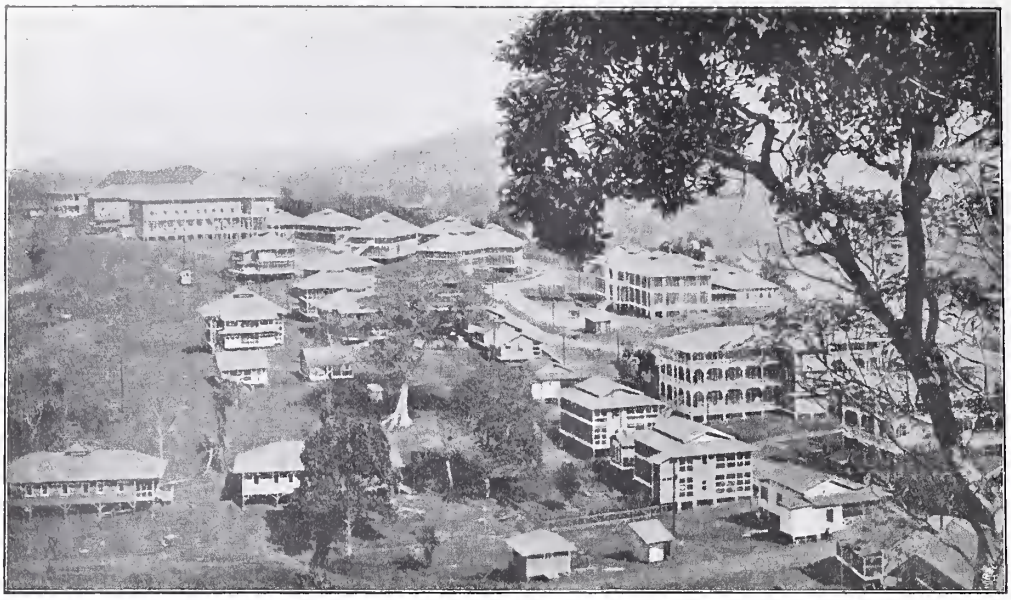


Abbildung 8. Ansicht von Culebra vom Wasserbehälter aus, Verwaltung links, Hotel rechts, Klubhaus Mitte.

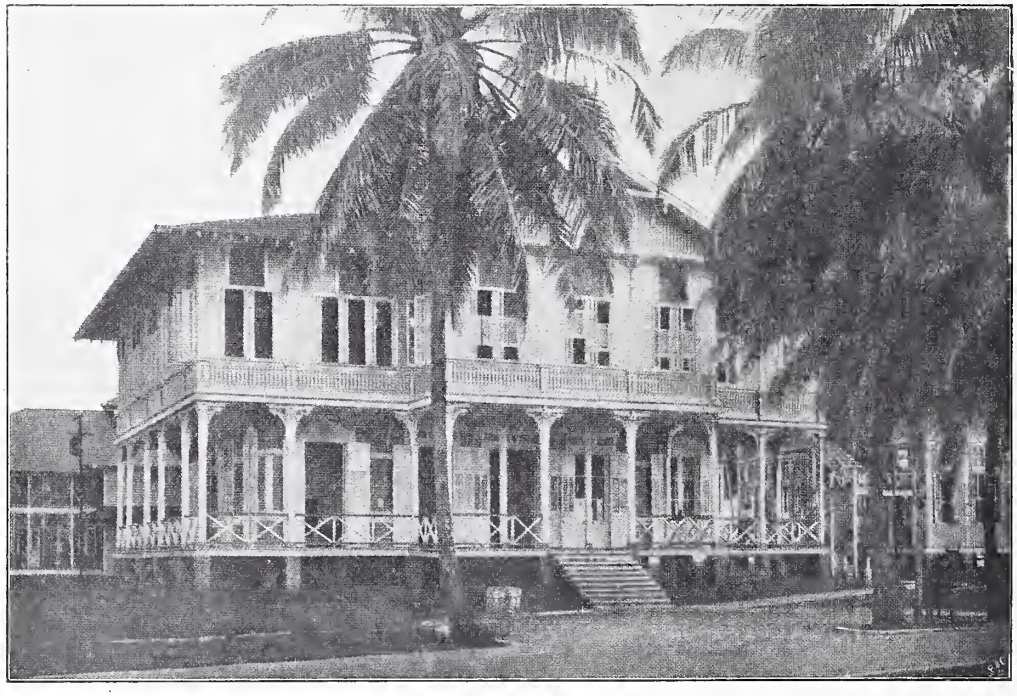


Abbildung 9. Bureau-Gebäude in Cristobal.

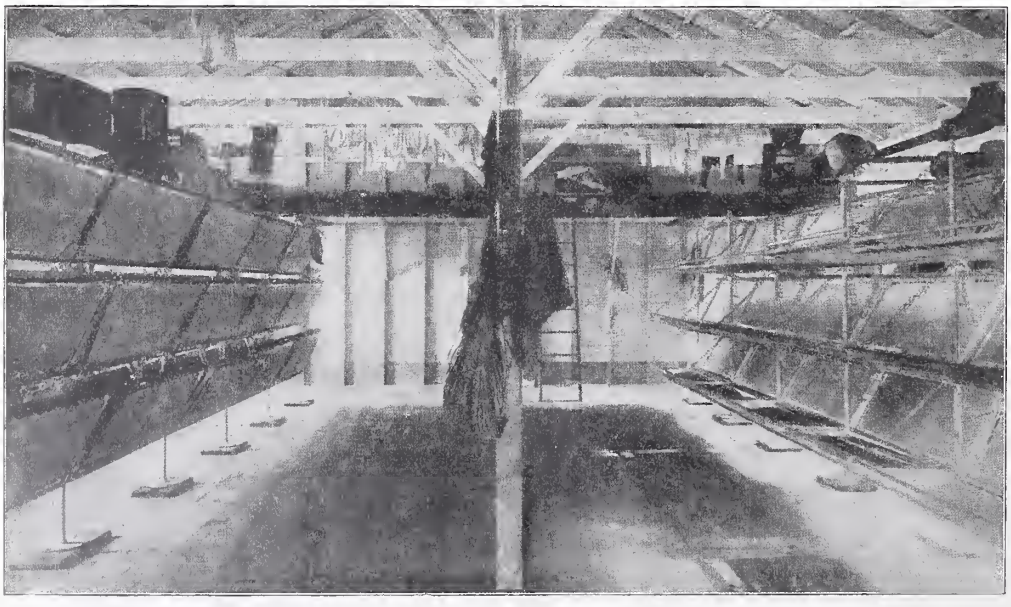


Abbildung 10. Inneres einer Schlafbaracke für europäische Arbeiter.

mes soll in der Nähe aus dem Bett des Chagres durch Saugbagger ausgehobenes und eingeschlammtes, tonhaltiges Sandmaterial bilden, zusammen rd. 2,3 Mill. cbm. Ausgeführte Beispiele in Kalifornien und der bereits erwähnte Versuchs-Damm beweisen, daß es möglich ist, auf diese Weise einen wasserundurchlässigen und für hohen Druck widerstandsfähigen Damm herzustellen. — Aus dem Längsschnitt durch die Mitte der Damm-Krone (Abbildung 13) ist die Bodenbeschaffenheit an der Baustelle des Dammes ersichtlich, der an 2 Stellen das alte Chagres-Bett kreuzt. Hier ist der tonige Sandstein, der den Untergrund bildet, in 2 tiefen Rinnen ausgewaschen, die mit späteren Ablagerungen, ebenfalls meist toniger Natur, ausgefüllt sind. Um diesen Zustand festzustellen, sind in der ganzen Länge des Dammes zahlreiche Bohrungen bis auf den gewachsenen Fels herabgeführt. Wie das Längsprofil zeigt, bestehen die oberen Schichten in diesen Rinnen aus tonigem Sand, der ein wenig Wasser durchläßt, das unter Umständen durch Spundwände abgeschlossen werden sollte, die man jetzt aber nicht mehr für nötig hält. Darüber lagert in großer Mächtigkeit vollkommen undurchlässiger blauer Ton, darunter, unmittelbar über dem Felsen, ein Gemisch von Ton, Sand und grobem Kies. Nach den vorgenommenen Untersuchungen war ein Wasserdurchtritt durch diese Schichten von oben nach unterhalb des Dammes nicht festzustellen und der Boden wurde für die Last des Dammes auch als ausreichend tragfähig erachtet.

An der südlichen Fußmauer des Dammes erfolgte nun am 21. November 1908 eine Einsenkung des Dammes in einer Ausdehnung von etwa 60 m bis auf 6 m, jedenfalls infolge der Regengüsse, die sich schon im Oktober mit ungewöhnlicher Heftigkeit eingestellt und den ganzen November angedauert hatten. Die Nachricht von diesem Mißgeschick erregte die öffentliche Meinung in Amerika gewaltig und ein Teil der europäischen Presse schilderte die Lage der Amerikaner am Kanal als sehr bedenklich. Waren doch von verschie-

denen Seiten gegen die Konstruktionsweise und die Lage des Dammes starke Bedenken geltend gemacht worden.

Die nächste Folge war, daß der neugewählte Präsident Taft mit einem Stabe von Ingenieuren nach der Landenge entsandt wurde, um die Sachlage eingehend zu prüfen. Die Bereisung, die am 30. Januar d. Js. in Colon begann, dauerte 19 Tage und nach den amtlichen Mitteilungen des Ergebnisses der Untersuchungen haben diese die anfängliche Befürchtung über die Unzulänglichkeit des Dammes zerstreut[1]). Jedoch haben diese Ingenieure es für wünschenswert erklärt, den Damm um 20′ oder 6,10 m zu erniedrigen, um die Auflast auf den Untergrund zu ermäßigen, und auch sonst an der Stauseite des Dammes einige kleine Aenderungen vorzunehmen. Diese Nachricht ist irrtümlich vielfach dahin verstanden worden, als solle die Stauhöhe des Gatunsees um diese 20′ verringert und damit auch dessen Fläche entsprechend eingeschränkt werden. Das ist jedoch nicht der Fall, vielmehr bezog sich der Beschluß der Ingenieure nur auf Erniedrigung der sich nach Abbildung 12 noch 15,25 m über dem Stauspiegel erhebenden Dammkrone. Im Interesse größerer Sicherheit gegen Ueberströmung des Dammes hatte man diese auffallend große Höhe gewählt, glaubt nun aber, wohl nicht mit Unrecht, mit der um 6 m geringeren Kronenhöhe auskommen zu können.

Die Ingenieure, welche Präsident Taft begleiteten, haben sogar die Frage angeregt, ob es nicht zweckmäßig sei, den Stausee in der Regenperiode um weitere 2′ (0,61 m) anzustauen, um in der Trockenperiode mehr Wasser für die Schleusungen zur Verfügung zu haben. Die Landenge von Panama, oder wenigstens deren nördliche und nordöstliche, dem karaïbischen Meer zugewandte Abdachung, die fast $^3/_4$ der ganzen Breite des Isthmus ausmacht und mit dem Chagres und seinen Nebenflüssen den Stausee speist, steht unter dem Einfluß einer $8^1/_2$ Monate langen, von April bis Dezember dauernden Regenperiode und einer nur $3^1/_2$ Monate dauernden ausgesprochenen Trockenperiode. Bei einer weiteren Anstauung des Sees um 2′ während der Regenzeit würde einschließlich Oberflächen-Verdunstung und Versickerung für die Trockenperiode noch soviel Wasser verbleiben, daß der Seespiegel am Ende derselben um höchstens 5′ (1,52 m) unter den Normal-Wasserstand sinkt, wenn 30—40 Schleusungen in 24 Stunden vorgenommen werden, sodaß im Culebra-Einschnitt dann noch 40′ (12,19 m) Wassertiefe verbleiben würden. Die Zahl der Schleusungen ist dabei recht hoch gegriffen, wenn man vergleicht, daß nach der Verkehrsstatistik im Jahre 1907 den Suezkanal durchschnittlich in 24 Stunden nur 12 Schiffe passierten.

Zum Schluß sei auf die Frage eingegangen, wie hoch sich denn voraussichtlich die Kosten des Schleusen-Kanales stellen werden unter Berücksichtigung aller Veränderungen, die der Plan seit Uebernahme der Arbeiten durch die Amerikaner noch erfahren hat. Wie schon bemerkt, waren anfangs 140 Mill. Dollar, oder 588 Mill. M. als ausreichend für die Ausführung des Schleusen-Kanales angenommen und vom Kongreß bewilligt worden. Diese Summe war Ende 1908 bereits nahezu aufgebraucht, wobei die vorher erwähnten wesentlichen Abweichungen vom ursprünglichen Plan zu berücksichtigen sind, die bedeutende Mehrkosten verursachten.

Nun hat die Kanalverwaltung kürzlich mitgeteilt, daß der Kanal längstens am 1. Januar 1915 dem Weltverkehr übergeben werden solle, sodaß also noch mit einer 6jährigen Bauzeit zu rechnen wäre. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen sind nun für das Jahr im Durchschnitt 25 bis 30 Mill. Dollars an Ausgaben anzusetzen. Berücksichtigt man, daß mit dem Fortschritt der Arbeiten dieser Betrag sich, schon wegen der großen Ersparnisse am Erneuerungsfonds für Maschinen, Geräte und sonstiges Betriebsmaterial, etwas verringern wird, so wird man immerhin noch mit etwa 155 Mill. Dollars oder 651 Mill. M. Ausgaben für die letzten 6 Baujahre zu rechnen haben, sodaß sich also die Gesamtausgaben für den Schleusen-Kanal auf 140 + 155 = 295 Mill. Dollar oder 1239 Mill. M., d. h. auf mehr als das Doppelte des ursprünglichen Anschlages stellen würden. Bei rascherer Fertigstellung des Kanales würden sich allerdings auf der einen Seite gewisse Ersparnisse ergeben, die aber durch die erhöhten Kosten eines gesteigerten Baubetriebes wieder ausgeglichen würden.

Nun scheint es aber fast, als ob dem Kanalplan auch weiterhin noch größere Veränderungen bevorständen, die der Anschauung Derjenigen entgegenkommen würden, die heute noch für einen Kanal in Seehöhe eintreten. Es scheint mir nämlich sehr wahrscheinlich[2]), daß doch etwas Wahres daran ist, daß der Staudamm, d. h. der Stau selbst, um 20′ = 6,1 m ermäßigt werden solle, was gleichbedeutend wäre mit dem Fortfall je eines Schleusenpaares an den beiden Kanal-Enden und einem entsprechenden Zeitgewinn bei der Durchfahrung des Kanales. Die notwendige Folge wäre dann aber eine weitere Vertiefung der Kanalrinne, vor allem im Culebra-Einschnitt, und dementsprechend eine bedeutende Erhöhung der Ausführungkosten, da die vermehrte Bodenbewegung die Ersparung von Schleusenbaukosten weit überschreiten würde.

Die Kosten der 6 Schleusen sind im Jahre 1908 von den amerikanischen Ingenieuren zu insgesamt rd. 57,7 Mill. D. veranschlagt worden. Fallen 2 Schleusenpaare fort, so bedeutet das eine Ersparnis von mindestens 14,5 Mill. D. Die um 6 m vergrößerte Austiefung der rd. 15,3 km langen Culebra-Abteilung des Kanales von Obispo bis Pedro Miguel, die das härteste Gestein der ganzen Kanalstrecke aufweist, wird man im Durchschnitt aber mit 5 Mill. D. oder 21 Mill. M. für 1 km ansetzen dürfen, was einem Mehraufwand von 76 Mill. D. entspricht. Unter Berücksichtigung der Ersparnisse bei den Schleusen würde sich dann noch ein Gesamt-Mehraufwand von 61,5 Mill. D. ergeben. Einschließlich der Kosten für unvorhergesehene Fälle wird man dann schließlich mit einem Gesamtkostenaufwande von 365—370 Mill. D. (1533—1554 Mill. M.), also mit einer Nachforderung von 225—230 Mill. D. rechnen dürfen, die der Kongreß noch würde bewilligen müssen. Das hat der Generaldirektor und Chef-Ingenieur der Kanalverwaltung, Oberst Goethals, jetzt auch selbst zugegeben.[3]) —

[1]) Anmerkung der Redaktion. Wie „Engineering Record" mitteilt, hat sich Oberst Goethals kürzlich in der „Illinois Manufactories Association" dahin ausgesprochen, daß die von einigen Seiten aufgestellte Behauptung, der Damm werde unterströmt, völlig falsch sei. Es fänden sich nur an einigen Stellen weichere Schichten, die durch die heftigen Regengüsse aufgeweicht worden seien, sodaß hier Senkungen des aufgeschütteten Felsmateriales stattfanden. Man hätte diese Schichten durch Drainage vorher trocken legen und vom Wasserzutritt abschließen müssen. Die Schäden seien rein lokaler Natur.

[2]) Anmerkung der Redaktion. Wir wissen nicht, worauf der Verfasser diese Annahmen stützt. [3]) Oberst Goethals gibt die Kosten des Schleusen-Kanales nach den neuesten Veranschlagungen jetzt auf 375 Mill. Dollar an, während er die des Kanales in Seehöhe allein für die Baukosten auf rd. 478 Mill. Dollar und einschl. aller Nebenkosten auf 563 Mill. Dollar schätzt. —

Vereine.

Sächsischer Ingenieur- u. Architekten-Verein. Vers. vom 30. November 1908. Vortrag des Hrn. Ob.-Ing. Reg.-Bmstrs. a. D. Gehler: Ueber Belastungs- und Bruchversuche an Brückenbauwerken. Rechnen ist nicht das Wesen des Ingenieurberufes, die Hauptsache ist das Nachfühlen der in der Natur wirkenden Kräfte. Die großen Fortschritte verdanken wir den Experimenten. Redner unterscheidet Versuche im Laboratorium und solche an Bauwerken und gliedert die ersteren in drei Abteilungen: 1. man betrachtet eine einzige Versuchsreihe; 2. man betrachtet Parallelkörper und 3. man baut Modelle. Redner erläutert hierauf diese drei Versuchsarten, kommt dann auf die Versuche an Bauwerken zu sprechen und führt Beispiele für Belastungsproben an Bauwerken aus Eisenbeton, Beton und Eisen vor. Nach einigen Vorbemerkungen über die Vor- und Nachteile der statischen Unbestimmtheit schildert der Vortragende die Belastungsprobe eines Rahmenträgers in der Dresdener Ausstellung, bei der die Auflagerbewegungen eine Hauptrolle spielten und bei der der Bruch durch Hinabgehen eines Pfeilers beschleunigt, wenn nicht gar herbeigeführt wurde. Er knüpft hieran die Bemerkung, daß man bei schlechtem Baugrund, also bei ungünstigen Auflagerbedingungen statisch unbestimmte Systeme vermeiden soll. Hierauf wurden einige ausgeführte Beispiele von Eisenbeton-Bauwerken, die als Rahmenträger konstruiert sind, vorgeführt, und zwar eine Brücke an der Linie Schönbörnchen—Meerane mit sehr geringer Konstruktionshöhe, eine solche in Plauen i. Vogtl., die als unsymmetrischer dreiseitiger Rahmen ausgebildet ist und der Eilguttunnel in Leipzig, der einen vierseitigen Rahmen zeigt, bei welchem die Auflagerbedingungen nicht gefährlich werden können. Als Beispiel für Belastungsproben an Bauwerken aus Beton wird die Bruchprobe an einem Dreigelenkbogen von 28 m Spannweite mit 2 m Pfeilhöhe in der Düsseldorfer Ausstellung beschrieben, bei der man die Brücke durch Aufbringung einer konzentrierten Last zum Bruche bringen wollte. Es wäre möglich gewesen, daß die Brücke durch ein Nachgeben der Widerlager zum Bruch gekommen wäre. Das war jedoch nicht der Fall. Es trat vielmehr ein eigenartiger Zufall insofern ein, als am Anfang und Ende der aufgebrachten Belastung gerade Stampfugen vorhanden waren und in einer solchen Fuge der erste Riß auftrat, der dann weiterhin als viertes Gelenk wirkte. Die Belastung betrug nach zwei Tagen 330 t und wurde bis auf 415 t erhöht. Für die Messungen wurden Apparate des Materialprüfungsamtes Groß-Lichterfelde und des Brückenbaubureaus der kgl. Sächsischen Staatsbahnen

benutzt. Der Endzweck des Versuches ist, die wirklich eintretende Stützlinie zu ermitteln. Die Ergebnisse sind zur Zeit noch nicht vollständig zu übersehen. Es steht jedoch schon jetzt fest, daß sich die Köpcke'schen Wälzgelenke vorzüglich bewährt haben, nur daß der Beton mehr ausgehalten hat, als man erwartete.

Als Beispiel für Versuche an eisernen Bauwerken führt der Vortragende die Belastungsprobe der 40 m weit gespannten Elsterbrücke bei Elsterwerda an der Linie Dresden—Berlin vor. Er gibt zunächst einen geschichtlichen Ueberblick über Konstruktion und Berechnung des Eisenfachwerkes und kommt hierbei auf die Nebenspannungen zu sprechen, die dadurch eintreten, daß die Knotenpunkte fest vernietet sind und die Wandglieder ein gewisses Gewicht besitzen, während die Theorie gewichtslose Stäbe und frei drehbare Knotenpunkte annimmt. Mohr's Verdienst ist es, ein Verfahren zur Berechnung dieser Nebenspannungen gezeigt zu haben, bei dem er den Begriff des Stabdrehwinkels und des Knotendrehwinkels einführt. Die Belastungsprobe der Elsterbrücke sollte einen Beitrag zur Berechnung der Nebenspannungen liefern. Diese Brücke eignete sich deshalb gut, weil ihre Stützweite groß und das Eigengewicht verhältnismäßig klein ist und weil sie ohnedies jährlich geprüft werden muß. Nachteilig war die schräge Grundrißlage der Querträger, weil dadurch die Verteilung der Raddrücke schwierig war. Der Arbeitsplan bei der Belastungsprobe war: Rechnung vorher, Versuch und Rechnung nachher. Neu berücksichtigt wurde hierbei der Einfluß der Exzentrizität an den Knotenpunkten. Die berechnete und die durch Messung bestimmte Biegelinie stimmten gut überein. Eine Abweichung in denselben ist darauf zurückzuführen, daß die Tragwände gegeneinander verschoben sind, wodurch die Einwirkung des räumlichen Fachwerkes in Frage kommt. Diese Abweichung bedingt einen merkwürdigen Verlauf der Knotendrehwinkelkurve. In einem Anfangsversuch wurde noch die Summeneinflußlinie berechnet und gemessen, welche beide gut übereinstimmten. Redner schließt mit der Bemerkung, daß man bemüht ist, das Verfahren zur Berechnung der Nebenspannungen noch zu vereinfachen, womit hauptsächlich dem Praktiker gedient wäre. — K.

Vermischtes.

Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure. „Mit der Bekanntgabe der in No. 23 der „Deutschen Bauzeitung“ vom 20. März 1909 mitgeteilten Reichsgerichts-Entscheidung hat sich der Einsender ein entschiedenes Verdienst erworben. Diese Entscheidung gibt zu, daß die unter Beteiligung des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ herausgegebene Gebührenordnung im allgemeinen geschäftlichen Verkehr anerkannt sei, auch von Behörden als Grundlage bei Preisvereinbarungen benutzt werde, und sie betrachtet die Sätze dieser Gebührenordnung als maßgebend, wenn besondere Preisvereinbarungen nicht vorliegen.

Es ist allen Fachgenossen dringend zu empfehlen, wenn bei Erteilung von Aufträgen die Anwendung der Gebührenordnung auf Schwierigkeiten stößt oder wenn nachträglich Streitigkeiten hierüber entstehen, auf diese Reichsgerichts-Entscheidung hinzuweisen. Die Auftraggeber und die in den unteren Instanzen entscheidenden Richter werden um so geneigter sein, sich der Anschauung des höchsten Gerichtshofes anzuschließen, je seltener sie erfahren, daß Fachgenossen aus irgend welchen Gründen sich haben bestimmen lassen, nicht unbedeutende Arbeiten unter den Sätzen der Gebührenordnung oder unter Verzicht auf jede Bezahlung zu leisten, wie es ihnen immer noch oft genug zugemutet wird. Ernstes Festhalten jedes Einzelnen an der Gebührenordnung ist vorerst der beste Weg, sie zur allgemeinen Geltung zu bringen.

Wenn auch der 1907 aus dem Schoße des Bayerischen Vereins hervorgegangene Antrag betr. eine erneute Stellungnahme des Verbandes gegen das Verfahren, fachliche Arbeiten unter Verzicht auf ein angemessenes Honorar zu leisten, von der Abgeordneten-Versammlung in Kiel abgelehnt wurde, weil der Verband in der Gebührenordnung und in den Wettbewerbs-Grundsätzen bereits Normen besaß, die diesem Verfahren entgegenwirken sollen, so hat doch die Verbandsleitung nicht unterlassen, diesem Beschluß dadurch eine positive Wendung zu geben, daß sie in dem Arbeitsplan für 1907/08 die Vereine und besonders zu bildende Gruppen ihrer Mitglieder aufforderte, für die strengste Beachtung jener Normen in ihren, dem praktischen Leben nahestehenden Kreisen ununterbrochen zu sorgen. Zurzeit ist die Verbandsleitung beschäftigt, einige Anträge auf Erläuterung oder Abänderung der Gebührenordnung zu prüfen und ganz vor kurzem erst hat sie den Vereinen Gelegenheit gegeben, zur Bildung von Architekten- und Ingenieur-Kammern Stellung zu nehmen, auf welchem Wege es viel leicht möglich wäre, der Gebührenordnung den Charakter einer amtlichen Taxe zu geben.

Es ist also durchaus nicht der Fall, daß, wie der Einsender in Nr. 23 der „Deutschen Bauzeitung“ meint, die Verbandsleitung in den letzten Jahren gegenüber der Gebührenordnung eine gewisse Passivität an den Tag gelegt habe. Wohl aber beweist das Beispiel des Einsenders, daß die Anregungen und Mahnungen der Verbandsleitung leider recht oft nicht bis zu den einzelnen besonders interessierten Mitgliedern dringen, ein Mangel, dem die Verbandsleitung durch unmittelbare Mitteilungen an jedes einzelne Mitglied gerne abhelfen möchte, was sie aber ebenso wenig kann, wie eine Rechtsauskunftsstelle einrichten, so lange die finanzielle Stärkung des Verbandes so langsame Fortschritte macht, wie bisher.“ —

Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb um Ideen-Entwürfe für ein Museum in Neuß a. Rh. schreibt für in Deutschland ansässige Architekten die Stadtverwaltung aus. Drei Preise von 1500, 1000 und 500 M. Ankauf weiterer Entwürfe für je 200 M. vorbehalten. Unter den Preisrichtern Prov.-Konservator Prof. Dr. Clemen in Bonn, Stadtbrt. Heimann in Cöln, Stadtbrt. Laurent in Aachen, Prov.-Kons. Brt. Ludorff in Münster und Stadtbmstr. Sittel in Neuß. Unterlagen gegen 5 M. vom Stadtbauamt. Die Frist für die Einlieferung ist noch nicht genannt. —

Ein internationaler Wettbewerb um Pläne für das neue Rathaus in San Francisco soll, wie wir der Märznummer des „Architect and Engineer of California“ entnehmen, von der Stadtverwaltung ausgeschrieben werden. Das bereits genehmigte Programm sieht 3 Preise von 2500, 1500 und 1000 Dollar (1 D. = 4,2 M.) vor. Außerdem sollen 10 Architekten oder Firmen besonders eingeladen werden, die ein Honorar von je 1000 D. erhalten, aber keinen Anspruch auf weitere Preise haben sollen. Der Entwurf kann entweder eine größere Gebäudegruppe von vielleicht 5 Stockwerken oder einen einheitlichen Bau mit einem 20 Stock hohen Mittelbau (und selbstverständlich innerem tragenden Stahlgerüst) behandeln. Die Kosten des mit einheimischem Werkstein zu verkleidenden Baues sind auf 3,6 Mill. D geschätzt. Es scheint, als ob die Absicht besteht, dem Preisträger auch die Ausarbeitung der Baupläne zu übertragen. Ueber den Termin der Ausschreibung ist noch nichts gesagt. —

Zum Wettbewerb Realschulgebäude Kufstein erhalten wir folgende Zuschrift: Zur Notiz in Ihrem hochgeschätzten Blatte (No. 28) „Zum Wettbewerb Realschule Kufstein“ bemerken die gefertigten Mitglieder des Preisgerichtes Folgendes:

Die Wahl des Maßstabes 1:100 ist nicht nur berechtigt, sondern ausdrücklich im Punkt IVc 6 der Wettbewerbsordnung des Oesterr. Ing.- und Arch.-Vereines vom 30. Mai 1902 begründet; es wurde eben ein Entwurfs-Wettbewerb, nicht ein Skizzen-Wettbewerb ausgeschrieben. Der Arbeitsleistung eines Entwurfs-Wettbewerbes entsprechen auch die Preise, deren Höhe von den Gefertigten gefordert wurde.

Die rechtliche Frage anlangend, ist der Verzicht auf die Einlegung eines Rechtsmittels gegen das Urteil des Preisgerichtes ausdrücklich im Punkte IV a obengenannter Wettbewerbsordnung vorgesehen, also gewiß berechtigt. Wir konstatieren weiter, daß die Bedingungen der Ausschreibung „die prämiierten Entwürfe gehen in das freie Eigentum der Stadt Kufstein über“ — „eine teilweise Benutzung eines Entwurfes kann nur mit Zustimmung des Verfassers erfolgen“ — „das Recht der Veröffentlichung bleibt dem Verfasser“ dem Punkte IVc 9 der mehrzitierten Ordnung entsprechen. Es könnte also nur der Satz, wonach der Stadt keine Zahlungsverpflichtung über die Preise hinaus erwächst, getadelt werden; dem gegenüber erklären wir, daß derselbe vom Rechtsvertreter der Stadt formuliert wurde und unser Bedenken dagegen mit der endgültigen Erklärung erwidert wurde, daß, wenn diese Fassung nicht angenommen werde, die Stadtgemeinde von der Ausschreibung absehe. Die Gefertigten erachteten die Wettbewerbs-Ausschreibung mit dieser Bedingung für besser, als die Unterlassung derselben, und wird ihre Ansicht durch die große Zahl der Architekten (265), welche die Unterlagen abforderten, bestätigt. —

Arch. Ph. Mitzke, k. k. Oberingenieur. Arch. E. Klingler, Baurat.

Im Wettbewerb für wissenschaftliche Arbeiten über die chemischen Vorgänge beim Erhärten hydraulischer Bindemittel (vergl. No. 6) ist die Frist bis 1. April 1912 verlängert. —

Inhalt: Schloß Brynnek Siemianowitz in Oberschlesien (Fortsetzung.) — Vom Panamakanal (Schluß.) — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Bildbeilage: Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschles.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

SCHLOSS BRYNNEK-SIEMIANOWITZ DES GRAFEN HUGO HENCKEL VON DONNERSMARCK IN SCHLESIEN. * ARCHITEKT: KÖNIGLICHER BAURAT KARL GROSSER IN BRESLAU. * EINGANGSPORTAL DER PARKSEITE DES SCHLOSSES. * * * * * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* XLIII. JAHRGANG 1909 * No. 33. *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. №33. BERLIN, DEN 24. APRIL 1909.

Zur goldenen Jubelfeier des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg.

Am verflossenen Sonntag, den 18. April 1909, an welchem die warme Fruhlingssonne den langen Winternebel durchbrach, mit gleißendem Glanz auf Hamburg niederschien und Stadt und Land vergoldete, waren fünfzig Jahre verflossen, seit der Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg von 59 älteren und jüngeren Technikern als „Architektonischer Verein“ gegründet wurde. Selten ist ein Vereinsleben reger, anregender und fruchtbarer gewesen, als das Leben des Hamburger Vereins in dem verflossenen halben Jahrhundert. Selten hat ein Verein mehr Einfluß gehabt auf die technischen und künstlerischen Geschicke seiner Vaterstadt und auf die Entwicklung des Faches, wie der hanseatische Jubelverein. Wer bereit ist, neben der bahnbrechenden Individualität auch dem „viribus unitis“ bestimmenden Einfluß auf die Geschehnisse des öffentlichen und des Berufslebens zuzugestehen, kann sich der Erkenntnis und der Anerkennung nicht entziehen, daß hier in fünfzigjähriger treuer und selbstloser Arbeit an einem großen Stück vaterstädtischer, vaterländischer und fachlicher Kultur gehämmert, gebosselt und geprägt wurde zum Segen der unbegrenzten Allgemeinheit, zum Segen des Faches als des begrenzteren Teiles dieser Allgemeinheit. Diesem Verdienste entsprechend haben die weitesten Kreise an der Jubelfeier teilgenommen, welche der Verein in den Tagen des 16. und des 17. April, bis an seinen wirklichen Geburtstag, die Frühstunden des 18. April, dauernd, abgehalten hat.

Am Abend des 16. April fand im großen Saal des Patriotischen Gebäudes in Hamburg eine Festsitzung des Vereins statt, die so zahlreiche Teilnehmer aus Nah und Fern zusammenführte, daß der weite Saal sie kaum zu fassen vermochte. Der Vorsitzende, Wasserbau-Dir. Geh. Brt. J. F. Bubendey, der die Geschicke des Vereins seit einem Lustrum bereits in umsichtigster und weitblickendster Weise leitet, eröffnete die Sitzung mit der folgenden, einen trefflichen Abriß der Geschichte des Vereins darstellenden Ansprache:

„Hochansehnliche Versammlung! Die zur Feier des 50jährigen Bestehens des „Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg“ einberufene Festsitzung ist eröffnet. Mir geziemt es zunächst, die Vertreter eines Hohen Senats und der Bürgerschaft, die durch ihre Anwesenheit dieser Sitzung das Merkmal eines vaterstädtischen Festes geben, zu begrüßen und ihnen für ihr Erscheinen den herzlichsten Dank auszusprechen. Wir danken auch den Vertretern der befreundeten Vereine unserer Stadt und allen den verehrten ortsansässigen Freunden, die der Einladung zum heutigen Abend gefolgt sind. Sie haben dadurch anerkannt, daß wir das Wesen eines hamburgischen Vereins wahren wollen. Ich begrüße aber auch von ganzem Herzen die Vertreter des „Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine“, sowie die aus den Architekten- und Ingenieur-Vereinen der benachbarten Städte gekommenen Kollegen. Ihre Anwesenheit gibt Zeugnis davon, daß die Deutschen, wenn sie sich in örtlichen Gruppen zu gemeinsamer Tätigkeit sammeln, immer des Zusammenhanges mit dem großen Vaterlande eingedenk bleiben. Der „Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ ist unmittelbar nach dem Wiedererstehen des Deutschen Reiches gegründet worden, und er ist dauernd bemüht gewesen, die Fachgenossen in allen wirtschaftlichen, künstlerischen und sozialen Fragen zu gemeinsamer Arbeit zu vereinigen. Unsere wohlgeordnete Tätigkeit hat in einer großen Anzahl von Fällen offen zutage liegende Ergebnisse gehabt, die nicht nur unserem Fache selbst, sondern auch mannigfachen Kreisen unseres Volkes zum Segen gereichen. Unsere eifrige Verbandsleitung ist augenblicklich bemüht, alle Kräfte noch vollkommener zusammenzufassen und zur Wirkung zu bringen. Ich benutze mit Vergnügen diesen Augenblick dazu, ihr dafür zu danken und ihren Bemühungen vollen Erfolg zu wünschen.

Unsere Augen wenden sich heute selbstverständlich rückwärts zu der Schar von Architekten und Ingenieuren, die sich am 18. April 1859 um Franz Georg Stammann, Hermann Hastedt und Glüer gesammelt hat, um den „Architektonischen Verein“ zu gründen. Unser Vereinszeichen deutet noch auf unseren ersten Namen hin, der erst 1871 dem sprachlich und sachlich richtigeren, jetzt

geltenden Namen gewichen ist. Stammann hat bis zu seinem Tode im Jahre 1871 den Vorsitz geführt, dann folgte ihm Johannes Dalmann, gleichfalls bis zu seinem Tode 1875. Beiden Verstorbenen widmeten die bei Gelegenheit des 25jährigen Stiftungsfestes herausgegebenen „Rückblicke auf das Leben des hamburgischen Architekten- und Ingenieur-Vereins" schöne Worte der Erinnerung. Von den 59 Fachgenossen, die am 18. April 1859 zusammengetreten waren, lebten 1884 noch 28 und 22 von ihnen gehörten damals noch dem Verein als Mitglieder an. Diese Zahl ist heute auf 2 gesunken. Zu den Gründern des Vereins müssen wir aber auch die Mitglieder des bereits 1855 entstandenen jugendlichen Architekten- und Ingenieur-Vereins zählen, die unter Auflösung ihrer Gemeinschaft unmittelbar nach der Gründung des „Architektonischen Vereins" diesem beigetreten sind. Auch von ihnen gehören noch zwei unserem Verein an. Wir begrüßen die heute noch zu uns gehörenden Gründer Alfred Krieg, H. Niemeyer, Berend Otto Roosen und E. Stuhlmann aufs herzlichste und können zu unserer besonderen Freude diesen Gruß den Hrn. Niemeyer und Roosen in dieser Stunde persönlich ausdrücken. Allen noch lebenden Gründern wünschen wir aber nach vollendeter Lebensarbeit ein langes und freundliches otium cum dignitate.

Der Chronist von heute hat vor seinem Vorgänger vom Jahre 1884 den großen Vorzug, daß er zweien Mitgliedern, die während der letzten 25 Jahre den Vorsitz geführt haben, den Dank des Vereins darbringen kann. Unser Ehrenmitglied Zimmermann war von 1896 bis 1903 Vorsitzender. Er weilt zwar nicht unter uns, aber wir wissen, daß er unter dem milderen Himmel Italiens wohlverdiente Muße genießt, und wollen unseren Dank, den wir ihm zunächst schriftlich übermittelt haben, persönlich wiederholen, sobald er mit der Frühlingssonne gekräftigt in die Heimat zurückgekehrt ist. Ihnen aber, geehrter Herr Haller, kann ich dagegen zu meiner Freude den Dank persönlich aussprechen. Sie haben vor 25 Jahren, auf eine lange Zeit, in der Sie die Geschäfte des Vereins geleitet hatten, zurückblickend, an dieser Stelle gestanden. Wenn ich an die Festsitzung von 1884 zurückdenke, die wir ebenfalls in diesem, damals von der Bürgerschaft freundlichst zur Verfügung gestellten Raum abgehalten haben, so kann ich mich schwer davon überzeugen, daß seitdem fünf Lustren vergangen sind, und es trägt zu meinem Empfinden wohl nicht zum wenigsten der Umstand bei, daß Ihre Lust, für den Architekten- und Ingenieur-Verein zu wirken und zu schaffen, seitdem in keiner Weise erkaltet ist. Sie sind bis in die jüngste Zeit, wenn es sich darum handelte, tatkräftig für die Ziele des Architekten- und Ingenieur-Vereins einzutreten, uns allen mit rühmlichem Beispiel vorangegangen. Ich bin der Zustimmung unseres Vereins gewiß, wenn ich unserer Freude hierüber lebhaften Ausdruck gebe und damit unseren herzlichen Dank verbinde.

Doch wir dürfen uns in dieser Stunde nicht verhehlen, daß schwere Lücken in die Reihen derer gerissen sind, die vor 25 Jahren unsere Genossen waren. „Der Schmerz wird neu, es wiederholt die Klage des Lebens labyrinthisch irren Lauf und nennt die Guten, die um schöne Stunden vom Glück getäuscht, vor uns hinweggeschwunden." Wir gedenken zunächst in Dankbarkeit Franz Andreas Meyer's, unseres unermüdlichen Vorkämpfers, der bald nach der 25-Jahr-Feier den Vorsitz übernahm und ihn 7 Jahre lang geführt hat. Er hat stets mit so voller Lust und Kraft unserem Verein gedient, daß sein Name in unseren Annalen wie in denen des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine" dauernd erhalten bleiben wird. Wir gedenken Hermann Kaemp's, der nach Meyer's Rücktritt mit voller Hingabe an die Sache und mit großer Geschicklichkeit den Verein geleitet hat. Die Kürze dieser Stunde zwingt mich, im übrigen nur die Namen der durch ihre Arbeit für den Verein in erster Linie hervorgetretenen Mitglieder anzuführen, und ich bitte, mir nicht zu zürnen, wenn ich dabei vielleicht einen Namen auslassen sollte, der dem einen oder anderen unter Ihnen besonders teuer ist. So nenne ich: Ludolph Bargum, Alfred Brandt, Max Buchheister, Paul Ehlers, Carl Gurlitt, Eduard Hallier, Hermann Hastedt, Wilhelm Hauers, Carl Herrmann, Eduard Heubel, Philipp Krutisch, Werner Kümmel, Theodor Avé-Lallemant, Skjold Neckelmann, Christian Nehls, Hugo Olshausen, Engelbert Peiffer, August Pieper, Carl Pieper, Dr. Wilhelm Plath, Ernst Reiche, Oscar Roeper, Alexander Schäffer, Gustav Schirlitz, Georg Thielen, Georg Westendarp, Heinrich Wulff, Karl Wurzbach.

Die Denkschrift zum 50jährigen Stiftungsfest bringt einen kurzen Lebensabriß dieser bei uns in so teurem Andenken stehenden Arbeitsgenossen, sowie deren Bildnisse. Wir verdanken diese schöne Festschrift der gemeinsamen Arbeit unserer Mitglieder Johannes Classen, Julius Faulwasser, Heinrich Himmelheber, Fritz Jungnickel und Julius Mohr. Den Fachgenossen, die im Besitze aller Bände der „Deutschen Bauzeitung" sind, wird auch das von Hrn. Faulwasser in dankenswerter Weise herausgegebene Sachregister und Inhaltsverzeichnis willkommen sein, das Hinweise auf alle die Verhandlungen des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg betreffenden oder Hamburg und seine Umgebung behandelnden Mitteilungen enthält, die die „Deutsche Bauzeitung" seit ihrer Begründung im Jahre 1867 bis zum Jahre 1908 gebracht hat.

Der Architekten- und Ingenieur-Verein hatte am 18. April 1859 nur 59 Mitglieder, 25 Jahre später 330, und am Anfang dieses Jahres ist die Zahl 500 gerade erreicht worden. Aus einer Aufzeichnung, die vor 25 Jahren den „Rückblicken" beigegeben war, ging hervor, daß die Mitgliederzahl seit Mitte der 60er Jahre angenähert in dem festen Verhältnis 1 : 1500 der Einwohnerzahl Hamburgs gestanden hatte. Auch in den letzten 25 Jahren ist dieses Verhältnis nahezu erhalten geblieben. Entsprechend der wachsenden Bedeutung, die die technischen Fächer für das wirtschaftliche Leben gewonnen haben, hätte die Mitgliederzahl eigentlich noch etwas mehr zunehmen müssen; der Grund dafür, daß das nicht geschehen ist, ist darin zu suchen, daß das Bedürfnis der Vertiefung nach einzelnen Richtungen des Faches in den letzten Jahrzehnten zur Bildung neuer Vereine, deren Ziele den unserigen verwandt sind, geführt hat. Diese Vereine haben uns die Sorge für die Pflege mancher Sondergebiete abgenommen, ebenso wie der Architektonische Verein nach seiner Gründung im Jahre 1859 mit seiner Arbeit in Gebiete eingedrungen ist, die vorher vom Künstlerverein oder von der Mathematischen Gesellschaft gepflegt worden waren. Wir stehen neidlos diesen Neubildungen gegenüber: Durch den Ansatz neuer Kerne, um die sich die einzelnen Arbeitskräfte gruppieren, wird die Entwicklung von Kunst und Technik nur gefördert, und wo sich vereinzelt die Arbeitsgebiete zweier Vereine derart überdecken, daß dasselbe Ziel von zwei Stellen aus zu verfolgen ist, wird unter Einhaltung des Grundsatzes, getrennt zu marschieren und vereint zu schlagen, das Beste geleistet werden.

Es ist an dieser Stelle noch über eine in jüngster Zeit eingetretene erfreuliche Veränderung unseres Mitglieder-Bestandes zu berichten. Der Architekten- und Ingenieur-Verein hat in seiner letzten Sitzung einstimmig beschlossen, gelegentlich der Feier seines 50jährigen Bestehens den Geheimen Ob.-Brt. Hrn Prof. Dr.-Ing. Reinhard Baumeister in Karlsruhe in Anerkennung der hohen Verdienste, die er sich in langjähriger erfolgreicher Tätigkeit als schaffender Ingenieur, als akademischer Lehrer und als Schriftsteller um die gesamte Baukunst und insbesondere um die Entwicklung des Städtebaues erworben hat, ferner den Präsidenten des Hanseatischen Oberlandesgerichtes, Hrn. Dr. Friedrich Sieveking, in dankbarer Anerkennung seiner sachkundigen Mitwirkung bei Ausarbeitung und Begründung der vom „Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine" aufgestellten Bestimmungen über die zivilrechtliche Verantwortlichkeit für Leistungen der Architekten und Ingenieure zu seinen Ehrenmitgliedern zu ernennen. Die freundliche Zusage beider Ehrenmitglieder, an unserer heutigen Feier teilzunehmen, gereichte uns zu besonderer Freude. Leider ist Hr. Professor Baumeister doch verhindert worden, die weite Reise hierher anzutreten. Wir werden ihm bei Uebersendung des Ehrendiploms zugleich innigen Dank sagen für die Zuneigung, die er dem Architekten- und Ingenieur-Verein allezeit bewiesen hat. Sehr geehrter Herr Präsident Sieveking! Auf dem Diplom, das wir die Ehre haben, Ihnen zu überreichen, hat der Künstler versucht, darzustellen, wie die Justitia die Baukunst unterweist, ihre Pfade mit den Rechtslehren in Einklang zu erhalten. Wir bitten Sie, diese Widmung als ein Zeichen des Dankes anzunehmen, den nicht nur unser Verein, sondern die ganze deutsche Fachgenossenschaft Ihrer während langer Jahre uns bereitwilligst erteilten Hilfe schulden.

Meine sehr geehrten Herren! Als wir das 25jährige Stiftungsfest feierten, hatte Hamburg die Zollanschlußbauten gerade in Angriff genommen. Auch nach deren Beendigung ist, wie damals unser Festredner richtig vermutete, ein Stillstand der Bautätigkeit nicht eingetreten. Der große Aufschwung, den unsere Stadt seit jener Zeit erfahren hat, stellte vielmehr der Stadterweiterung, der Schaffung neuer Verkehrswege, der Verbesserung der gesundheitlichen Einrichtungen und dem Ausbau unserer Häfen und Schiffahrtswege ganz außergewöhnliche Aufgaben. Nach einer überaus geschäfts- und verkehrsreichen Zeit ist zwar gerade jetzt infolge einer über die ganze Erde sich verbreitenden Mutlosigkeit der schaffenden und handeltreibenden Kreise

ein gewisser Stillstand eingetreten; auch diese Krisis wird aber überwunden werden. Inzwischen vollziehen sich innerhalb der Stadt ein Abbruch und eine Zerstörung vorhandener Bauwerke, die die mit dem Zollanschluß verbundenen Erscheinungen bei weitem übertreffen. Die Altstadt Hamburg bildet sich mehr und mehr zur Kontor- und Lagerstadt und als solche zu einem vorgeschobenen Posten, einem Vorort des Deutschen Reiches aus. Unter diesen Umständen wird es bei uns in der nahen und fernen Zukunft weder auf dem Gebiet der Architektur noch auf dem des Ingenieurwesens an großen und erfreulichen Aufgaben fehlen. Das ist für unseren, beide Gebiete mit gleicher Sorgfalt pflegenden Verein von hoher Bedeutung. Wir haben Anregungen nach allen Richtungen hin zu erwarten. Der besondere Vorteil, den wir mit den meisten in dem großen Deutschen Verband vertretenen Vereinen darin erblicken, daß in unserem Kreise sowohl die künstlerischen als auch die technisch-wissenschaftlichen Aufgaben, welche die Bautätigkeit bietet, behandelt werden, soll und muß uns erhalten werden. Es hat sich immer wieder aufs neue herausgestellt, daß hierbei beide Richtungen ihre Befriedigung finden. Auch die Behandlung solcher Fragen, bei denen die Anschauungen der meisten Vertreter der einen Richtung recht weit von den auf der anderen Seite zu Tage getretenen Ueberzeugungen abwichen, haben wir stets glücklich zu Ende geführt.

Ehrliche Kämpfe stählen die Kräfte und der gute Erfolg unserer gemeinsamen Arbeit wird auch in Zukunft nicht ausbleiben, wenn wir nur stets den Kernspruch im Auge behalten, den unser Buchausschuß — Dank sei ihm auch dafür gesagt — unter Ablehnung aller vorgeschlagenen Kunstverse an die Spitze unserer Festschrift gestellt hat:

Wo wie tehoop hefft stahn,
Hat uns noch nüms wat dahn!

So schließen wir freudig die zweite 25jährige Periode unseres Vereinslebens ab und gehen hoffnungsvoll der Zukunft entgegen." —

Nach dieser vortrefflich aufgebauten, durch reichen Beifall ausgezeichneten Ansprache nahm als Vertreter des Senates von Hamburg der Vorsitzende der Bau-Deputation, Hr. Senator Holthusen, das Wort, um in einer in hohem Grade formgewandten und inhaltreichen Ansprache zunächst festzustellen, daß die Jubelfeier des „Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg" in weiten Kreisen der Vaterstadt lebendige Teilnahme finde, die ihr auch der Senat entgegenbringe. Redner fuhr dann fort:

„Als vor 50 Jahren die Gründer des Vereins es unternahmen, die in Hamburg lebenden Architekten und Ingenieure zu einer engeren Verbindung zu sammeln, um die Pflege persönlicher Beziehungen zu fördern und in geregeltem Gedankenaustausch den Mitgliedern des Vereins Gelegenheit zu geben, Anregung und Belehrung für ihre Betätigung im Beruf zu empfangen, da war Hamburg im Vergleich mit heute noch eine kleine Stadt und die Zahl der in Betracht kommenden Berufsgenossen, mit dem Maßstab unserer Zeit gemessen, nur gering. Die patriarchalische Ruhe, die nach Abschluß der schweren Kriegsnöte zu Anfang des vorigen Jahrhunderts in Hamburg geherrscht hatte, war freilich durch den großen Brand im Jahre 1842 jählings unterbrochen, große Umwälzungen im Stadtplan und eine außerordentliche Bautätigkeit hatten stattgefunden und Architekten wie Ingenieuren reichliche Gelegenheit zur Betätigung gegeben; danach aber war wieder äußere Ruhe eingekehrt. Nach einer schweren Handelskrisis, deren Folgen nicht so bald überwunden waren, schien sogar ein Wachstum unserer Stadt in weite Ferne gerückt zu sein; das waren für Architekten und Ingenieure keine ermutigenden Aussichten. Aber es sollte doch anders kommen.

Die Gründung Ihres Vereins fällt in die Zeit, in der sich infolge der vermehrten Anwendung der Dampfkraft für die Verkehrsmittel zu Wasser und zu Lande das Bedürfnis geltend gemacht hatte, Landverkehr, d. h. die Eisenbahn mit dem Seeverkehr in organische Verbindung zu bringen. Zur Befriedigung dieses Bedürfnisses mußte die Technik neue Wege suchen; wir wissen, daß zur Zeit der Gründung Ihres Vereins ein heftiger Kampf darüber entbrannt war, ob dem erwähnten Bedürfnis am besten durch Dockhäfen oder Tidehäfen entsprochen werden könne. Diese und andere mit der Lösung des Problems verknüpfte Fragen werden dem jungen Verein reichlichen Stoff für seine technischen Erörterungen gegeben haben.

Es kann nicht meine Aufgabe sein, Ihnen ein Bild der wirtschaftlichen Entwicklung Hamburgs seit dem Ende der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts vorzuführen, als den großen Hintergrund für die Darstellung der Entwicklung und Betätigung des Architekten- und Ingenieur-Vereins, Ihnen allen ist dieses Bild wohlbekannt, es genügt, darauf hinzuweisen, um darzutun, daß es seit der Zeit der Gründung des Vereins für Hamburgs Architekten und Ingenieure keine Feierzeiten mehr gegeben hat. In immer schnellerem Tempo schwoll die wirtschaftliche Entwicklung unserer Vaterstadt zu der gewaltigen Flutwelle an, die wir in den beiden letzten Jahrzehnten erlebt haben, und mit ihr wuchsen in gleichem Verhältnis an Zahl und Mannigfaltigkeit die Aufgaben, die den Technikern gestellt wurden. Und es ist Rühmliches von ihnen geleistet worden! Vergegenwärtigen Sie sich die Stadt des Jahres 1859 mit ihren Wällen, mit ihrer Torsperre und ihrer ländlichen Umgebung, und vergleichen Sie damit das heutige Stadtbild. Was hat der Ingenieur leisten müssen an Entwässerungs- und Bewässerungs-Anlagen, an Straßen- und Brückenbauten, an hygienischen Einrichtungen und Verkehrsmitteln aller Art, um diese Ausdehnung zu ermöglichen! Was hat der Wasserbau geleistet seit Beginn der neuen Zeit, von der Anlage des bescheidenen Sandtorkaies bis zur Ausführung des Kuhwärder Hafensystems, des Elbtunnelbaues und der Schaffung der heutigen Tiefe und der Befeuerung des Fahrwassers der Elbe! Was hat die Privatindustrie, was hat der Schiffsbau zu der Blüte unserer Stadt beigetragen! Wieviel imposante Bauten endlich, öffentliche wie private, haben unsere Architekten in der Zeit, von der wir sprechen, geschaffen!

Wenn es auch immer ein Geheimnis bleiben wird, wieviel Anregung und Förderung die Schöpfer der großen wie der kleineren Werke aus dem Meinungs-Austausch im Kreise des Vereins empfangen haben, gewiß ist, daß diese Werke dort alle eifrig erwogen sind, und ich bin sicher, keinem Widerspruch zu begegnen, wenn ich sage, daß sich der Verein durch seine Mitarbeit an der Lösung der erwachsenen Aufgaben den Dank Hamburgs verdient hat. Unter den Anforderungen, die die Entwicklung unserer Stadt an die Baumeister stellte, waren die dringendsten praktischer Natur. Vielleicht ist es darum kein Zufall, daß aus der Schar derer, die die Bewältigung dieser Aufgaben in Angriff nahmen, Männer erstanden, wie der Wasserbauer Johannes Dalmann und Franz Andreas Meyer, der Ingenieur. Dalmann und seine Schüler haben unsere Häfen und ihre leistungsfähige Verbindung mit der See geschaffen, Meyer und seine Schüler haben neben vielem anderen, insbesondere den Zoll-Anschlußbauten, Hamburg zu einer in hygienischer Beziehung mustergültigen Stadt gemacht. Diese Männer haben Ihrem Verein angehört, haben ihn geleitet und bleibende Spuren ihrer Wirksamkeit hinterlassen. Der jüngste und hervorragendste Schüler Dalmann's hat heute den Präsidentenstuhl Ihres Vereins inne.

Jetzt, da Ihr Verein in das zweite Halbjahrhundert seines Bestehens eintritt, sind infolge der Erneuerung ganzer Stadtteile und des Neubaues bedeutender öffentlicher Gebäude sowie vieler Einzelhäuser im Kern der Stadt, besonders auch durch ihre Stellungnahme zu der in jüngster Zeit mit elementarer Kraft einsetzenden, mit dem Worte Heimatschutz zu bezeichnenden Bewegung, den Architekten große, wichtige und dankbare Aufgaben gestellt; wir dürfen zuversichtlich hoffen, daß die Architekten diesen großen Aufgaben gegenüber ebenso ihren Mann stehen werden, wie ihre Berufsgenossen in den Schwesterkünsten es getan haben.

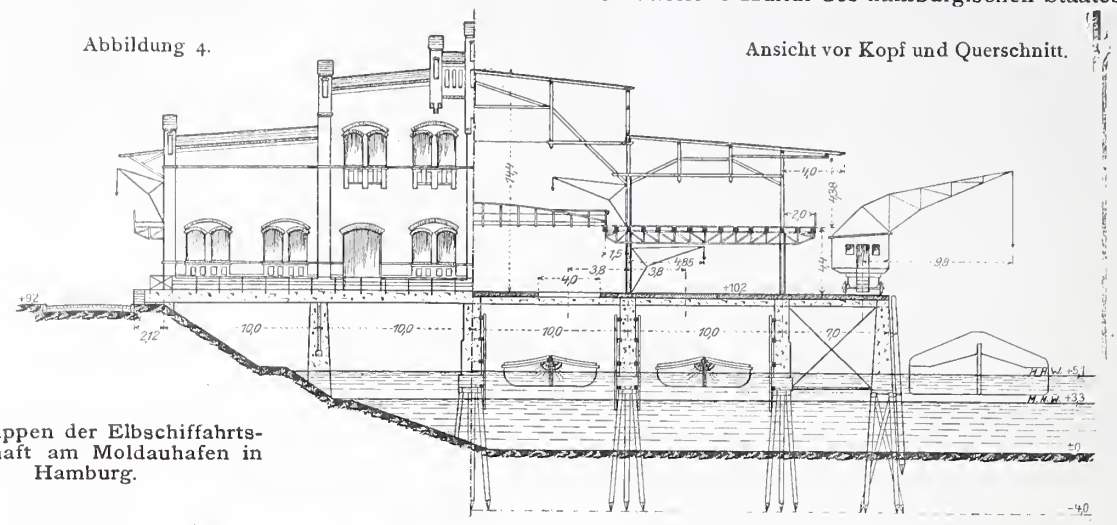
Mit dem Wunsche und in der begründeten Hoffnung, daß Ihr Verein wie bisher so auch ferner seinen Mitgliedern eine Quelle der Anregung und Förderung für ihre Betätigung im Beruf sein werde, rufe ich dem Architekten und Ingenieur-Verein zu Hamburg ein herzliches vivat, crescat, floreat zu."

Dem Vertreter des Senates folgte der Vertreter der Bürgerschaft von Hamburg, Hr. Landgerichts-Präsident Engel, um dem Verein die Glückwünsche der Bürgerschaft darzubringen, wobei er ihn als Träger des Zuges bezeichnete, in der Bevölkerung Kunst und Wissenschaft zu heben und neben dem Zweckmäßigen das Schöne zu fördern. Für die Umgestaltung des Baupolizeigesetzes erwartete der Redner die tief greifende Mitarbeit des Vereins.

Den beiden Vertretern Hamburgs folgte eine lange Reihe von Vertretern von Körperschaften und Vereinen, die den Jubelverein beglückwünschten. Es sprachen unter anderen für den „Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine" Hr. kgl. Brt. F. Körte-Berlin; für den bremischen Bruderverein Hr. Ob.-Baudir. Bücking-Bremen; für den Lübecker Bruder-Verein Hr. Bauinsp. Cyrus-Lübeck; für den Hamburger Bezirksverein des „Vereins deutscher Ingenieure"

Hr. Dr. Thomae; für den „Verein höherer technischer Beamten Hamburgs“ Hr. Bauinsp. Ranck-Hamburg; für die Ortsgruppe Hamburg des „Bundes deutscher Architekten“ Hr. Arch. Löwengard Hamburg. Unter den beglückwünschenden Zuschriften, die der Verein erhielt, befand sich auch die der Redaktion der „Deutschen Bauzeitung“; sie hatte folgenden Wortlaut:

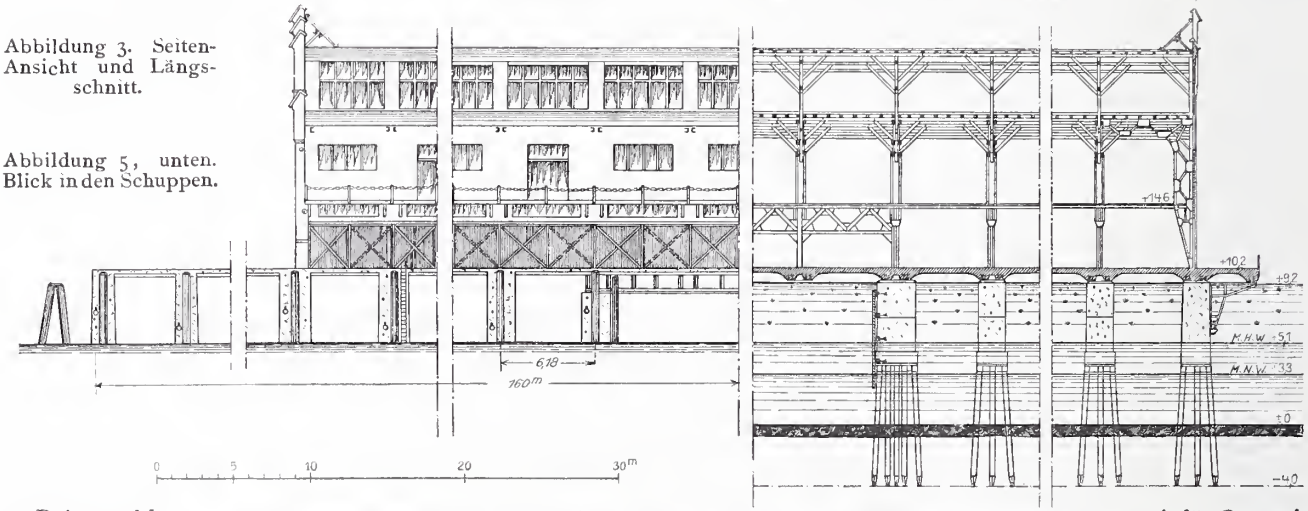
Abbildung 4. Ansicht vor Kopf und Querschnitt.



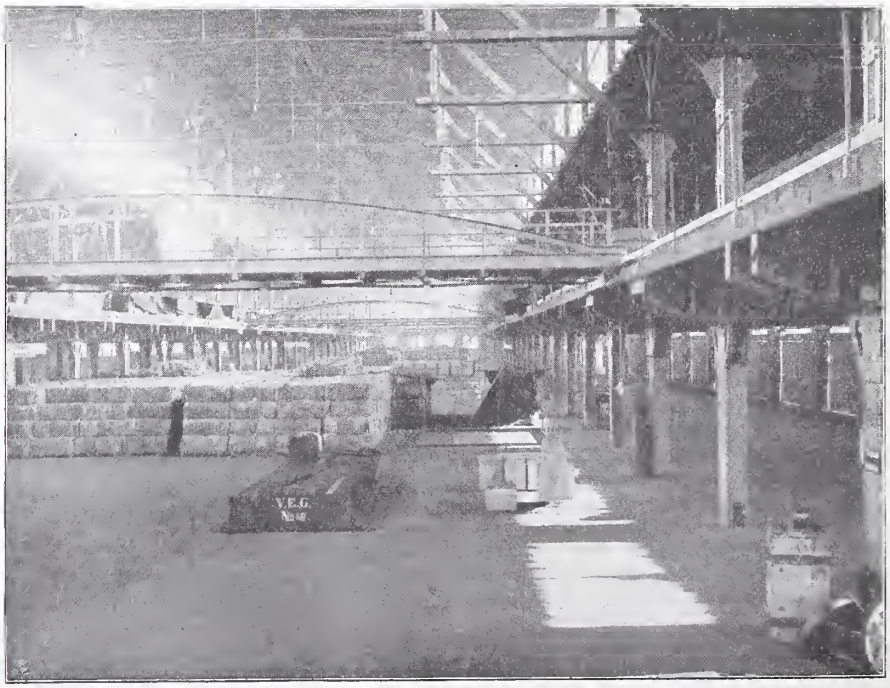
Der Schuppen der Elbschiffahrts-Gesellschaft am Moldauhafen in Hamburg.

Abbildung 3. Seiten-Ansicht und Längsschnitt.

Abbildung 5, unten. Blick in den Schuppen.



„Beim goldenen Jubelfeste des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg tritt auch die „Deutsche Bauzeitung“ in Berlin mit besonders herzlichen Glückwünschen vor ihn hin. Dauern doch die Beziehungen zum Verein so lange, wie die „Deutsche Bauzeitung“ besteht. Als in der Sitzung des „Architektonischen Vereins“ zu Hamburg vom 22. Dezember 1866 der Vorsitzende Stammann dem Verein Mitteilung machte von dem Erscheinen des „Berliner Wochenblattes“, aus welchem bald darauf die „Deutsche Bauzeitung“ hervorgehen sollte, da bedeutete diese Mitteilung nicht mehr und nicht weniger als den Beginn eines Austausches geistiger Güter, der bereits auf eine Dauer von 43 Jahren zurückblicken kann und den die [illegible]sche Bauzeitung“ stets als einen außerordentlichen Gewinn, als eine mächtige Förderung ihrer idealen und materiellen Interessen gewertet hat. Als Empfangende war es ihr beschieden, hierdurch Kenntnis zu erhalten von den gewaltigen baulichen Arbeiten, welche die großen politischen und elementaren Ereignisse in der Vergangenheit Hamburgs des letzten halben Jahrhunderts hervorgerufen haben. Was Architektur und Ingenieurwesen für die ideale und materielle Kultur des hamburgischen Staates und damit für Deutschland geschaffen haben, wie sie dem Handel und Verkehr die Wege ebneten und der Kunst eine Freistätte bereiteten, das spiegelte sich in den Arbeiten des Vereins wieder, der sich zu einer Hohen Warte über die baulichen Geschehnisse des Hamburgischen Staats-Gebietes entwickelte und segensreich eingriff, wo es not tat. Daß ihm diese bevorzugte Stellung im öffentlichen Leben der Gegenwart noch lange erhalten bleibe, daß der Verein fernerhin wachse, blühe und gedeihe, ist unser aufrichtiger Wunsch, der ihn beim Eintritt in das zweite halbe Jahrhundert seines Bestehens begleiten möge!“ —



Nach den Ansprachen und Beglückwünschungen fand die Tagesordnung der Festsitzung ihre Fortset-

Ansicht vom Durchgang vom Speise-Saal zur Kapelle und Ansicht aus der Treppenhalle.
Schloss Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien. Architekt: kgl. Brt. Karl Grosser in Breslau.

zung in einem Bericht des Hrn. Reg.-Bmstr. a. D. W. Stein über „Die Einführung der Schiedsgerichts-Ordnung des Architekten- und Ingenieur-Vereins". Auf Antrag des Redners erklärte der Vorsitzende die Ordnung für ins Leben getreten.

Es folgte darauf ein Bericht des Hrn. Martin Haller über den Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein ständiges Ausstellungsgebäude in Hamburg, den in idealer Förderung der Kunst-Interessen in Hamburg der Verein veranstaltet hatte. Für den Wettbewerb war weder ein ins Einzelne gehendes Programm aufgestellt, noch war für das Ausstellungsgebäude eine bestimmte Stelle in Aussicht genommen; für beides hatten die Teilnehmer geeignete Vorschläge zu machen. Der Wettbewerb war vom schönsten künstlerischen Erfolg begleitet. Den I. Preis von 1000 M. errang Hr. C. Pewe; weitere Preise von je 400 M. fielen den Hrn. Distel, Erkart, Oltmanns und Matzen zu. Der Verein wird das Ergebnis des Wettbewerbes dem Senat von Hamburg als Material zur Lösung der im Kunstleben der Stadt so bedeutungsvollen Frage überweisen.

Den Schluß der Tagesordnung bildete eine Mitteilung des Hrn. G. Blohm über die Herausgabe einer Vereinsveröffentlichung über „Das Hamburger Kontorhaus". Wir werden Gelegenheit haben, über dieses Werk wie über die „Denkschrift zum 50jährigen Stiftungsfest des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg" gesondert zu berichten.

Ein zwangloses geselliges Beisammensein in den behaglichen Räumen des „Vereins für Kunst und Wissenschaft" im Erdgeschoß des „Patriotischen Gebäudes" beschloß den ersten festlichen Tag.

Ihm folgte am 17. April ein Festessen im Konzerthaus Hamburg, das ein glänzendes Bild reichen Vereinslebens darbot und in anregendster Weise bis in den Geburtstag des Vereins hinein dauerte. Den Trinkspruch auf Kaiser und Senat brachte in gewandter Weise und mit großem rednerischen Erfolg Hr. Bubendey aus, während Hr. Claßen in beredter, herzlicher Ansprache die Festgäste des Vereins begrüßte. Ein allegorisches Festspiel vom Vereinsdichter Hrn. Schomburgk leitete vom Essen zum Tanz über.

Verheißungsvoll für das zweite Jahrhundert seines Bestandes hatte der junge Frühling dem Feste all' seinen Glanz und seine Werdefreudigkeit geliehen, sodaß Menschen und Natur mit glücklichstem Erfolg zusammenwirkten, das Jubelfest des Hamburger Vereins zu einer der schönsten Erinnerungen im deutschen Vereinsleben zu machen. —

Der Schuppen der Elbe-Schiffahrtsgesellschaften am Moldauhafen in Hamburg.

Nach einem Vortrag des Herrn Dipl.-Ing. Brainich, gehalten im Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg.

Der im Oktober 1908 dem Betrieb übergebene, im linkselbischen Freihafengebiet am Prager Ufer des Moldauhafens gelegene Schuppen (vergl. den Lageplan Abbildung 1) stellt einen nach Anlage und Ausführung im Hamburger Hafengebiet neuartigen Schuppentyp dar. Er wurde staatsseitig errichtet auf Antrag und für die Zwecke der Vereinigten Elbe-Schiffahrtsgesellschaften, A.-G., deren vorhandene Schuppen den wachsenden Anforderungen des oberelbischen Verkehres nicht mehr genügten. Die Wünsche dieser Aktien-Gesellschaft, die vom Binnenlande in Oberländer Kähnen ins Freihafengebiet eingeführten Massen- und Stückgüter schnell löschen und nach kurzer Lagerung bequem zum weiteren Transport nach Speichern oder Seeschiffen in Schuten überladen zu können, haben in einfacher und zweckmäßiger Weise Berücksichtigung gefunden und zur folgenden allgemeinen Anordnung geführt:

Der eigentliche Schuppen, der über einem rechteckigen Grundriß von 192 : 40 m Seitenlänge errichtet ist, liegt fast völlig über Wasser, um Schuten die Möglichkeit zu geben, unter den Schuppen fahren zu können. (Vergl. dazu den Grundriß Abbildung 2, sowie die Schnitte und Ansichten Abbildungen 3 und 4 und den Einblick in die Halle, Abbildung 5.) Die landseitige Schuppenlängswand läuft ungefähr mit der Oberkante der Uferböschung gleich. Der in 2 Seitenschiffe von je 10 m Breite und 10,2 m größter Höhe und einem Mittelschiff von 20 m Breite und 14,4 m Scheitelhöhe zwecks Erzielung größter Helligkeit gegliederte Aufbau wird allseitig von Rampen umsäumt. Die wasserseitige, mit Kranschienen versehene 7 m breite Längs-Rampe (vergl. Grundriß und Lageplan) greift an beiden Schuppen-Enden um je 60 m in Gestalt zweier ebenfalls 7 m breiter Ladebrücken über den rechteckigen Grundriß hinaus, verlängert dadurch die nutzbare wasserseitige Front auf 320 m und bietet so Platz für das Beladen und Entlöschen von 6 Oberländer Kähnen. Neben dieser Frontverlängerung haben die schmalen Ladebrücken noch einen besonderen Zweck: an ihnen verholen diejenigen Oberländer Kähne, deren Güter ohne Vermittlung des Schuppens unmittelbar in Schuten übergeladen werden sollen; die Schute macht dann an der gegenüber liegenden Seite der Ladebrücke fest.

Als Lagerraum für die Güter dienen das Erdgeschoß, mit massiv ausgebildeter Decke von 7680 qm, und zwei in die Seitenschiffe eingebaute Zwischengeschosse von 3840 qm Fläche, sodaß rd. 11500 qm Lagerfläche zur Verfügung stehen. In gleicher Höhe mit den Zwischengeschossen, welche untereinander durch vier 2,5 m breite Laufstege verbunden werden, verläuft an der wasserseitigen Traufwand eine 2 m breite Galerie, auf welche die Krane der Rampe ihre Last absetzen können. An der Landseite sind 4 Ladebalkons vorgesehen, deren Krane den Verkehr zwischen Lagerböden und Lastfuhrwerk vermitteln. Die in das Mittelschiff hineinreichenden Ueberkragungen der Zwischengeschosse dienen wie die wasserseitige Galerie als Karrbahnen und sind durch ein eisernes umklappbares Geländer geschützt.

Unter dem Schuppen sind zwei je 8,46 m breite Durchfahrten — Schutengassen — auf ganze Schuppenlänge angeordnet, in denen durch je 4 gegen einander versetzte und verschließbare 4 : 4,88 m große Luken die Ueberladung der Güter von den Lagerböden in die dem Hafenverkehr dienenden Schuten stattfindet. Um die 8 Schuten, deren gleichzeitige Beladung vom Schuppen aus möglich ist, unabhängig von einander abfertigen zu können, ist in Schuppenmitte eine 15,62 m breite Querschutengasse eingebaut, welche die Längsdurchfahrten mit einander und mit dem Hafenbecken verbindet.

An Kranen besitzt der Schuppen: auf der wasserseitigen Laderampe 6 fahrbare, elektrisch betriebene Rollkrane — 2 zu 3000 kg und 4 zu 1500 kg Traglähigkeit —, für die Lukenöffnungen 8 feste Handkrane zu 1000 kg und für die landseitigen Ladebalkons 4 elektrische Krane zu 1250 kg Traglähigkeit. Die Beleuchtungsanlagen sind elektrisch. Zum Schuppen führt zu Lande eine 5 m breite Zufahrts-Straße; ein späterer Anschluß des Schuppens an das Hafen-Eisenbahnnetz ist berücksichtigt.

Von den Einzelheiten der konstruktiven Ausbildung des Schuppens seien die folgenden kurz erwähnt: Der Schuppen und die beiden seitlichen Ladebrücken sind auf Pfahlbündel gegründet, die in Längs- und Querrichtung 6,18 m bezw. 10 m von einander entfernt gerammt und auf + 4 durch einen Schwellrost verbunden sind. Auf diese Verholmungen setzen sich 6 m hohe schlanke Betonpfeiler, die im Mischungs-Verhältnis 1 : 8 bezw. 1 : 6 (Zement zu grobem Kies) geschüttet wurden. In diese Betonpfeiler sind die flußeisernen Säulen, welche ihrerseits die hölzernen Pfosten der Binderkonstruktion umschließen, verankert, und auf ihnen ruhen mittels gußeiserner Auflagerplatten die Balken der massiven Erdgeschoßdecke. Für die Berechnung der letzteren war eine Nutzlast von 1500 kg/qm zugrunde gelegt, und sie wurde ausgeführt als sogen. Bulbeisendecke (Abbildungen 6 und 7), indem Voutendecken zwischen Eisenbetonbalken, System Pohlmann, Patent-Inhaber die Firma Steffens & Nölle, Berlin, gespannt sind. Ein Arbeiten der im Mischungsverhältnis 1 : 4 geschütteten Decke bei Temperaturschwankungen ist durch Einbau eines Fugennetzes berücksichtigt. Eine 3 cm starke Gußasphaltschicht deckt die Betonmassen ab. Für die Holzkonstruktion der Lagerböden ist eine größte Belastung von 500 kg/qm angenommen.

An größeren Eisenkonstruktionen besitzt der Schuppen: zwei je 26,6 t schwere Fachwerkträger und einen Blechbalken von 18,54 m Spannweite, welche die Querschutengasse überbrücken, ferner vier mit amerikanischem Ahornbelag abgedeckte Verbindungsbrücken der Zwischen-Geschosse, die ohne Diagonalen nach System Langen ausgebildet sind, sowie je zwei zur Aufnahme und Uebertragung des Winddruckes der Giebelmauern bestimmte, durch einen der Giebelwand anliegenden wagrechten Träger verbundene Windportale.

Erwähnenswert ist die Verschluß-Konstruktion für die Ladeluken. Der 2000 kg schwere Ladelukendeckel ruht mit seinen 4 Rollen auf 4 ∽-förmig gebogenen Laufschienen,

welche auf einem fahrbaren, wagenartigen Gestell gelagert sind, das seinerseits auf den unteren Flanschen der die Lukenöffnung seitlich begrenzenden Greyträger N. P. 65 verschoben werden kann; der die Luke verschließende Deckel senkt sich infolge seines Eigengewichtes auf den S-förmigen Schienen des in Bewegung gesetzten Wagens um das Maß der Deckenstärke und wird darauf mit dem Wagen unter die Decke gezogen.

Die Kosten des Bauwerkes, das in etwa 9 Monaten fertiggestellt wurde, betragen ausschließlich der maschinellen Einrichtungen und elektrischen Beleuchtungs-Anlagen etwa 891 000 M., sodaß auf 1 qm Schuppen-Grundriß etwa 85 M. entfallen.

Die Vorteile des ausschließlich dem Flußschiffverkehr dienenden Schuppentyps sind zusammengefaßt folgende:

Das Löschgeschäft kann sich denkbar einfach an der wasserseitigen Rampe abwickeln; direkte Umladung ohne Vermittelung des Schuppens ist an den Ladebrücken schnell und zweckmäßig möglich; die mittelbare Umladung in Schuten geschieht vom Schuppeninneren aus geschützt und praktisch durch die Luken. Die Anordnung der Ladebrücken mit Schutengassen hat den weiteren Vorteil großer Ausnutzung des Ufers, da auf einer Front von 320 m eine nutzbare Kailänge von rund 800 m untergebracht ist; damit wieder hängt eine außerordentlich wertvolle Konzentration und Uebersichtlichkeit des Betriebes zusammen.

Es ist zu hoffen, daß diese neuartige Schuppenanlage durch Verbilligung der Umschlagkosten und Betriebs-Spesen dem Flußschiffahrts-Verkehr im Hamburger Hafen wesentliche Erleichterungen bringen wird. —

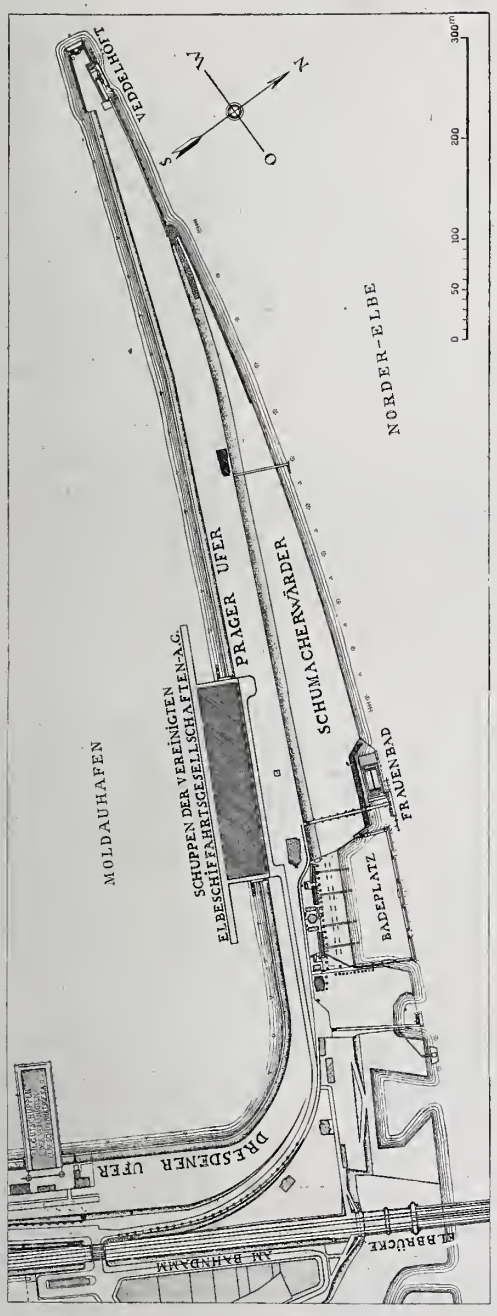
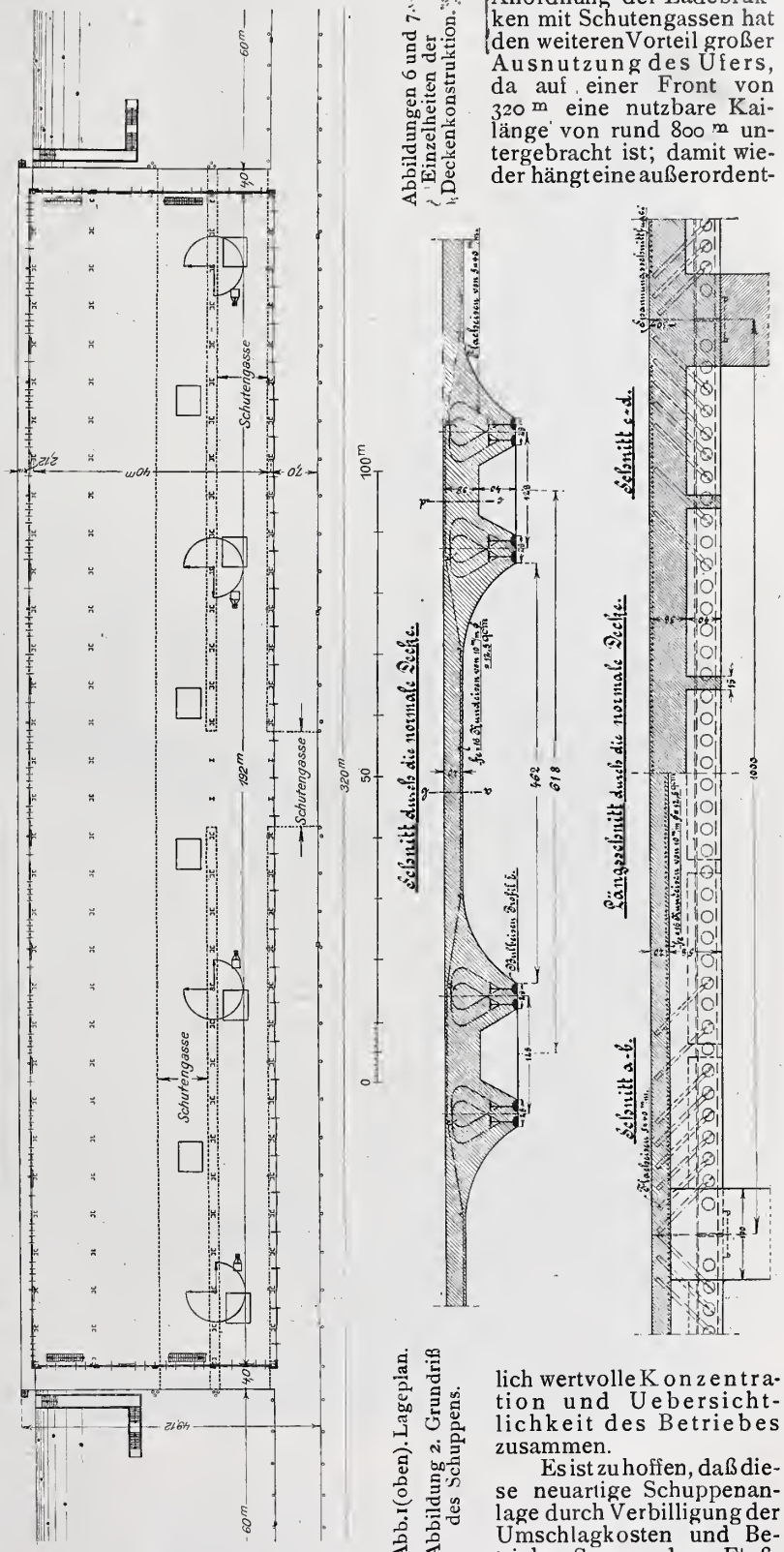


Abb. 1 (oben). Lageplan.
Abbildung 2. Grundriß des Schuppens.



Abbildungen 6 und 7. Einzelheiten der Deckenkonstruktion.

Vereine.

Arch.- u. Ing.-Verein zu Frankfurt a. M. Vers. vom 23. Nov. 1908. Der Vorsitzende, Hr. Kölle, begrüßte die vom Hrn. Reg.-Präsidenten gesandten Delegierten zur Besprechung des Gesetzes vom 15. Juli 1907 gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden und der Ausführungs-Anweisung dazu. Es erhalten die Hrn. Schaumann und Luthmer das Wort zu Vorträgen über das Gesetz. Hr. Schaumann bespricht den Schutz der Ortschaften gegen Verunstaltung und betont die Schwierigkeit der Begrenzung des Begriffes „gröbliche Verunstaltung“. Die ministerielle Anweisung zum Gesetz erläutert diesen Begriff. Da die Wirkung des Baues eine sehr verschiedene sein kann, so wird, was unter „grober Verunstaltung“ zu verstehen ist, meist das Oberverwaltungs-Gericht schließlich zu entscheiden haben. Ist sie zweifellos, so hat die Baupolizei das Baugesuch abzulehnen. Voraussetzung für den Schutz gegen Verunstaltung schlechthin sind die Schaffung eines Ortsstatutes und die Anhörung von Sachverständi-

gen, die außerhalb der Baupolizei stehen. Das Ortsstatut soll die Grenze feststellen, ist aber dabei an die Vorschriften der §§ 2—4 des Gesetzes gebunden. Nur im Orts-Statut ausdrücklich genannte Straßen von künstlerischer und geschichtlicher Bedeutung können geschützt werden. Redner befürwortet Vorsorge, daß Aenderungen in Material und Farbe besonderer Genehmigung bedürfen Zu § 3 — Reklame — schlägt Redner Versagung der Genehmigung in den in § 2 genannten Fällen vor. So wünschenswert es wäre, wird es fast undurchführbar sein, jede Reklame der Genehmigung zu unterwerfen, ja selbst Form und Größe zu beeinflussen. Es wird Einschränkung der Genehmigung auf mißständige Fälle vorgeschlagen, ebenso Vorschrift vorheriger Andeutung der Reklame-Schilder und dergl. im Bau-Entwurf. Zu § 4. Landhausviertel, Badeorte, Prachtstraßen werden besonders zu behandeln sein. Die Anhörung von Sachverständigen wird nur zum Schutz geschichtlich und kunsthistorisch hervorragender Bauwerke möglich sein. Zu Reklame- und Landhausviertel-Sachen müßte der Baupolizei selbständige Entscheidung zustehen. Sie ist deshalb auf wichtige Fälle zu beschränken unter tunlichster Vermeidung der schriftlichen Form. Die hiesige Magistrats-Kommission erstattete bereits Bericht. Dankend gedenkt Redner der Mitwirkung der Vereins-Mitglieder Dielmann und Bernoully.

Sodann bespricht Hr. Luthmer die Anwendung der von Schaumann angezogenen Paragraphen auf Landstraßen und Dörfer und führt Fälle an, in denen bei noch fehlendem Ortsstatut eine Erledigung im Gesetzes-Sinne durch Entgegenkommen erfolgte. § 8 bezweckt den Schutz des Landschaftsbildes, für den bisher nur das Verbot der Reklame durch Gesetz von 1902 bestand. Er gewährt dem Reg.-Präsidenten in Verbindung mit dem Bezirks-Ausschuß die Möglichkeit zum Schutz hervorragender Landschaftsbilder, die allgemein als solche anerkannt sind, deren Schätzung aber dem Anschauungs-Wechsel unterliegt, durch Versagung der Bau-Erlaubnis für entstellende Bauten. Das ausführende Organ ist die Baupolizei-Behörde, im diesseitigen Bezirk der Landrat. Leider gewährt das Gesetz gegen Halden und Steinbrüche, die z. B. an der Bahnstrecke Verunzierungen veranlassen, keinen Schutz, sondern nur gegen entstellende Bauten. Soweit solche von Architekten ausgeführt werden, wie Landhäuser, Aussichtstürme usw., ist die Gefahr klein, groß aber bei Fabriken und sonstigen industriellen Anlagen, sodaß die irrige Meinung entstanden ist, solche seien in den geschützten Gegenden überhaupt verboten. Hiergegen betont Redner, daß auch Fabrikbauten sich dem Landschaftsbild harmonisch einfügen können, wenn sie geschickt, schlicht und sachlich gehalten sind. In vielen Fällen wird die Strenge des Gesetzes durch gütliche Vereinbarung gemildert werden, da kaum eine Böswilligkeit der Bauenden vorliegen wird. Aenderung des Bauplatzes und Entwurfes wird meist Hilfe bringen. Wo es sich um Geldopfer handelt, können Verschönerungs- und andere Vereine helfend eingreifen. — Redner berichtet dann kurz über die Bereisung der Rheinufer zur Festlegung einer Schutzgrenze durch eine gemischte Kommission, der außer den Vertretern der Regierung, den bezüglichen Bürgermeistern und des Bezirks-Ausschusses Delegierte des Arch.- u. Ing.-Vereins Frankfurt angehört haben. Nach dem Dank an die Redner und die Regierungs-Delegierten erfolgte die Besprechung, bei der die Reklamen, namentlich auch die grellen elektrischen Beleuchtungen samt ihrer Bekämpfung behandelt wurden und Vorschläge betr. Verminderung der Fabrik-Schornsteine sich anschlossen.

Der eine Wiesbadener Regierungs-Delegierte, Hr. Reg.-Rat von Conta, lobt das Vorgehen des Vereins und befürwortet tunlichste Vermeidung von Härte und Strenge bei Ausführung des Gesetzes. — Gstr.

Vermischtes.

Techniker als Bürgermeister. Die Stadt Karlsruhe sieht sich nunmehr in die Notwendigkeit versetzt, neben dem Oberbürgermeister einen dritten Bürgermeister anstellen zu müssen In der Begründung zur Schaffung dieser Stelle wird neben dem Hinweis auf die Vermehrung der Geschäfte dem Wunsche Ausdruck gegeben, es sei die frühere Fassung des § 10 der badischen Städte-Ordnung wieder herzustellen, jedoch mit der Maßgabe, daß statt des wenig volkstümlichen Wortes „Beigeordneter“, das 1884 in die Bezeichnung „Bürgermeister“ verwandelt wurde, der Titel „rechtskundiger Stadtrat“, „Stadtbaurat“ usw. zulässig sei. Dann könne man es umgehen, die Zahl der Bürgermeister in der jetzigen Art wachsen zu lassen und es könne leichter dem „nicht unberechtigten“ Wunsche der Standes-Vertretung der Techniker von akademischer Bildung Rechnung getragen werden, als leitende Beamte Sitz und Stimme im Stadtrat zu erhalten. Denn bei der heutigen Spezialisierung der technischen Wissenschaften sei es nicht zweckmäßig, nur einen Techniker in den Stadtrat zu berufen, es müßten nach den Hauptgebieten der Technik mindestens 2, ein Architekt und ein Ingenieur, sein. Vielleicht hat auch der Maschinentechniker einen Anspruch auf Sitz und Stimme im Stadtrat. Solange jedoch die badische Städte-Ordnung besteht, ist die Stadt Karlsruhe an diese gebunden. Sie kann daher die neue Stelle nur als Bürgermeisterstelle ausschreiben, was hoffentlich nicht zugleich heißt, sie der Technik wieder vorzuenthalten. —

Wettbewerbe.

Ideen-Wettbewerb Museum Neuss. Der am 15. Juli d. J. ablaufende Wettbewerb stellt den Bewerbern insofern eine anziehende Aufgabe, als es gilt, das auf einem Eckgelände der Quirinus-Straße und des Marktplatzes mit einem Aufwande von 200000 M. zu errichtende Gebäude mit der daneben liegenden Observanten-Kirche mit Kloster zu einer dem Stadtbild entsprechenden Baugruppe zusammen zu schließen. Damit wird jedoch nicht die Forderung eines inbezug auf die stilistische Ausbildung unmittelbaren Anschlusses an die 1637—1639 in den Formen eines schlichten Barock erbaute Kirche erhoben, vielmehr ist die Wahl des Stiles durchaus freigestellt. Doch soll der Neubau später durch eine Straßen-Ueberbrückung oder in sonst geeigneter Weise mit der Observanten-Kirche und ihrem Kloster verbunden werden. Dabei ist die Kirche als Ausstellungshalle für ständige wie auch für vorübergehende Ausstellungen, als Versammlungs- und Repräsentationsraum, sowie als Konzertsaal verwendet gedacht. Im letzteren Fall gibt das Kloster die nötigen Nebenräume. Die Umgestaltung der vorhandenen Bauwerke soll unter möglichster Wahrung des historischen Charakters erfolgen. Ein Neubau anstelle des Klosters ist erlaubt, doch müßte dann der dem alten Bau zugrunde liegende Gedanke des Kreuzganges um einen Innenhof beibehalten werden. Das Museum soll die der Stadt Neuss gehörigen Sammlungen alter und neuer Gemälde, von Bildwerken, kunstgewerblichen Gegenständen, römischen und frühmittelalterlichen Funden aufnehmen und zugleich Wander-Ausstellungen dienen. Hauptzeichnungen 1 : 200. Ueber die Benutzung der mit Preisen bedachten und angekauften Vorentwürfe für die unter Umständen nach ihnen erfolgende Ausführung behält sich die Stadt Neuss die freie Entschließung vor. —

Wettbewerb Museum für Völker- und Länderkunde Stuttgart. Für den Neubau, der erweiterungsfähig zu planen ist, ist ein Gelände am Hegel-Platz in Stuttgart in Aussicht genommen, das seitlich von der Hegel-Straße und vom Herd-Weg begrenzt wird. Für die Sammlungen, die sich auf nicht mehr als 3 Geschosse verteilen, ist eine Bodenfläche von 4600 qm erforderlich. Eine Einteilung der Säle nach Ländern oder Völkern ist nicht vorzusehen, jedoch sind kleinere Abteilungen, etwa für ostasiatische Kunstwerke, anzuordnen. Es ist in einem der Säle die Möglichkeit zu schaffen, größere Gegenstände bis zu 7 oder 8 m Höhe aufzustellen. Die Verwendung des Treppenhauses und der Eingangshalle hierfür ist nicht erwünscht. Bei dieser Bestimmung war vermutlich die nicht glückliche Wirkung der dicht mit Ausstellungs-Gegenständen besetzten Eingangsräume des Völker-Museums in Berlin die Anregung. Mit dem Museum sind zu verbinden ein Vortragssaal, eine Bücherei, Verwaltungsräume, Werkstätten usw. Die Wahl der Baumaterialien bleibt den Bewerbern vorbehalten; die Anwendung von Eisenbeton für das ganze Gebäude ist nicht ausgeschlossen. Bausumme 600000 M. Hauptzeichnungen: 1 : 200. Unter den Preisrichtern die Hrn. Ob.-Brt. Beger, Ob.-Brt. Mayer, Ob.-Brt. Prof. v. Reinhardt in Stuttgart, sowie Prof. Dr. Theod. Fischer und Prof. Dr. Gabr v. Seidl in München. Die Summe der Preise von 8000 M kann auch in anderer als der S. 208 angegebenen Abstufung verteilen werden, doch sollen nicht mehr wie 4 Preise gebildet werden. Ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe auf Antrag des Preisgerichtes ist vorbehalten. „Eine Uebertragung der Ausführung des Baues an einen der Preisträger ist in Aussicht genommen, jedoch behält sich der Preisausschuß die Entschließung darüber vor.“ Bei dieser Aussicht wird es dem anziehenden Wettbewerb nicht an starker Beteiligung fehlen. —

Wettbewerb Sparkassen- und Polizei-Gebäude Altena. Verfasser des preisgekrönten Entwurfes „Gut Licht“ ist Hr. G. Mucke in Hagen i. W. —

Inhalt: Zur goldenen Jubelfeier des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg. — Der Schuppen der Elbe-Schiffahrtsgesellschaften am Moldauhafen in Hamburg. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

DAS BÜRGERHAUS IN DER SCHWEIZ. EIN AUFRUF. * HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES SCHWEIZERISCHEN INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREINS. * STRASSENBILD MIT COLLINBRUNNEN IN ZUG. * * * * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

* XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 34. *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 34. BERLIN, DEN 28. APRIL 1909.

Das Bürgerhaus in der Schweiz.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 227.

Es werden bald drei Jahre, daß der „Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein“ einen wichtigen und rühmenswerten Entschluß faßte. In seiner Delegierten-Versammlung vom 13. Mai 1906 beschloß er, die Bearbeitung der Geschichte und Entwicklung des schweizerischen Bürgerhauses vom Mittelalter bis zum Jahre 1850 aufzunehmen und die Ergebnisse in Wort und Bild zu veröffentlichen. Es wurde damit für das Bürgerhaus eine mit gleichen deutschen Bestrebungen parallele Aktion eingeleitet, wie sie in so erfolgreicher Weise bereits für das Bauernhaus von Deutschland, Oesterreich und der Schweiz durchgeführt wurde. Von einer gleichen Maßnahme in Oesterreich verlautet, so weit wir sehen können, noch nichts. Es wäre aber in hohem Grade erfreulich, wenn auch hier bald Bestrebungen einsetzten, das überaus reiche und schöne Material, welches über das Bürgerhaus in den österreichischen Städten sich findet, zu sammeln, zu sichten, und das Beste davon in allgemein zugänglichen Veröffentlichungen dem zeitgenössischen Schaffen dienstbar zu machen.

Der Schweizer Verein setzte alsbald eine Kommission ein, die Ausführung des Beschlusses vorzubereiten; in sie wurden entsandt die Architekten P. Ulrich, Dr. C. H. Baer, Prof. Fr. Bluntschli und Prof. Gull in Zürich, P. Bouvier in Neuchâtel, E. Fatio in Genf, A. Hodler in Bern, E. J. Propper in Biel, F. Stehlin und R. Suter in Basel, sowie E. von Tscharner in Chur. Zuwahlen zu dieser Kommission waren vorbehalten. Ihr erster Schritt war, in deutscher und französischer Sprache eine Werbeschrift herauszugeben, in welcher unter Beifügung zahlreicher Abbildungen, von welchen diese Nummer der „Deutschen Bauzeitung“ einige charakteristische Proben wiedergibt, auf die Bedeutung des großen Unternehmens und auf den hohen Wert des Kulturbesitzes, über den die Schweiz in ihrem Bürgerhause verfügt, hingewiesen wurde.*)

Ein flüssig geschriebener Text von Baer setzt an die Spitze der Ausführungen das zutreffende Wort, es gebe kaum ein Land, das in seinen Städten und Städtchen mehr bürgerlichen Charakter besitze, als die Schweiz; kaum eines, „das sich hartnäckiger und erfolgreicher durch Jahrhunderte hindurch in teils natürlicher, teils absichtlicher Zurückgezogenheit diese ausdrucksvolle bürgerliche Besonderheit gewahrt hätte“. Er stellt die demokratischen Tendenzen der Schweiz in einen Gegensatz zu den aristokratischen Tendenzen der Bürgerkreise Deutschlands. Wenn sich hier auch überall ein freies und selbstbewußtes Bürgertum herausbildete und namentlich in den Hanse-Städten streng bürgerliche Republiken erhalten geblieben seien, so brachten doch überall zunehmender Reichtum und zunehmendes Selbstbewußtsein das Bestreben mit, „das schlichte Bürgerkleid mit dem glänzenderen Gewande des Adels zu vertauschen, die bürgerliche Wohnstube zu verlassen, um im prunkvollen Saale des Herrschers Aemter und Würden zu erlangen. Was wenigen glückte, erstrebten viele, um sich schließlich durch äußerliche Annahme der Lebensgewohnheiten höher stehender Stände über die Vergeblichkeit ihrer Bestrebungen hinwegzutäuschen“. So sei es gekommen, daß die bürgerliche Kultur der meisten Länder Europas im Innersten abhängig gewesen sei von den Sitten und Gebräuchen der sozial höher stehenden Gesellschaftsklassen des Adels und der Geistlichkeit. Anders in der Schweiz. Hier waren nicht Fürsten und Geistlichkeit die Tonangebenden, sondern die Bürger, „die mit trockener Sachlichkeit jedem Ding seine Realität zu geben wußten“. Sie achteten Ehren- und Adels-Diplome fremder Herrscher nur gering. Ihnen galt die Anerkennung ihrer Mitbürger mehr. „In stolz bescheidener, treuer und selbstbewußter Tradition suchten die meisten als schlichte Bürger im Interesse ihrer Heimat tätig und nützlich zu sein .... Das gab den Grund zu einer bürgerlich radikalen, aber besonnenen Demokratie, zu der auch das altvornehm, bisweilen mehr international gesinnte Patriziat immer wieder gerne zurückkehrte .... Die Folge davon ist in der Schweiz eine ausgesprochen bürgerliche Kultur, die unbeirrt Jahrhunderte hindurch in Blüte stand und erst in den Stürmen der Revolution etwas in den Hintergrund trat.“

Der schönste Zweig dieser Kultur ist das Bürgerhaus; es steht mit der Kirche im Mittelpunkt aller Kunst und Sitte. Wenn der Baukünstler von heute sucht, eine Form des Wohnhauses zu finden, die den gesteigerten Ansprüchen des Lebens von heute entspricht, so muß er, soll nicht ein bewährter Kulturfaktor verloren gehen und großer Schaden am Bürgertum entstehen, auf jene Kultur im Hausbau und im häuslichen Leben wieder zurückgreifen, die wir einst besaßen, die aber vielfach verloren ging. Denn mit vollem Recht spricht Baer es aus, jeder Bruch mit der Ueberlieferung auf künstlerischen Gebieten sei mit einer Einbuße an formaler Schönheit verbunden. Also zurück zu den alten Schweizer Wohnhäusern. „In sorgfältiger, handwerklich sauberer Arbeit sind sie erstellt ohne Prahlen mit Können und Wissen, ohne Schwelgen mit reichen, phantastischen Formen, sondern in mäßigendem Bescheiden, wie es einem, der in bürgerlich sittlicher Zucht aufgewachsen ist, geziemt. Ueber all dieser

*) Das Bürgerhaus in der Schweiz. Ein Aufruf. Herausgegeben im Auftrag des „Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“. Zürich. Schulthess & Co., 1907. Preis 3 Frcs. —

Klarheit und Handwerklichkeit ist allerdings nicht selten die ganze Genialität künstlerischer Laune in freudiger Freiheit ausgebreitet; barocke Einfälle, kostbare Verzierungen mit sinnvollem Detail, launige Ausflüchte und kapriziöse Schnörkel, die die klaren Linien und Formen schmücken und beleben. So wird die Geradheit von Natur und Kunst durch erfrischende Genialität, durch ein blitzartiges Auftauchen sinnenkräftiger Sehnsucht vor selbstzufriedener Nüchternheit bewahrt." Was so und den eigenartigen Verhältnissen der einzelnen Landschaften und Kantone entsprechend Niklaus Sprünglin in Bern, David Morf in Zürich, Samuel Werenfels und Johann Ulrich Büchel in Basel nebst vielen anderen geschaffen haben, wie sie arbeiteten, damit „Haus und Bewohner innig zu einander passen", das soll in dem geplanten Werke zur Darstellung gelangen. Es wird als eine nationale Aufgabe bezeichnet. Die Schweiz geht damit parallel mit dem deutschen V. Tag für Denkmalpflege und den Beschlüssen der XXXV. Abgeordneten-Versammlung des „Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine" in Mannheim 1906.

Es ist zunächst beabsichtigt, ein Archiv einzurichten, in welchem das durch die Bürgerhaus-Kommission beschaffte Material vorläufig aufbewahrt wird, um erst dann über die Art der Veröffentlichung Beschluß zu fassen, wenn die Sammlungen ein Ende absehen lassen und ein Ueberblick über das gesamte Material ermöglicht ist. Das im Archiv zu vereinigende Material erstreckt sich über alle Arten textlicher und bildlicher Veröffentlichungen, über alte und neue zeichnerische und photographische Aufnahmen usw. Zur Darstellung zu bringen ist das Wohnhaus vom frühesten Ursprung bis zum Jahre 1850. Malerei, Plastik und Kunstgewerbe sollen nur im Zusammenhang mit der entsprechenden Architektur erwähnt, dann aber umfassend bildlich dargestellt werden. Ein Hauptgewicht wird auf die Wirkung der Bauwerke im Städte- und Straßenbild sowie auf die Gartengestaltung gelegt werden. Die Grenzen zwischen Schloßarchitektur, bürgerlichen und bäuerlichen Bauwerken sollen nicht allzu streng gezogen werden; dagegen sind Burgen und kirchliche Bauwerke auszuscheiden.

Der Aufruf spricht den Wunsch aus, es sollte das Studium lokaler Baugedanken immer mehr zur Grundlage unseres baulichen Schaffens gemacht werden. Der ideale und materielle Gewinn blieben nicht aus. Der Auftraggeber sollte über die praktische Schönheit alter Baugewohnheiten aufgeklärt werden. Die Rücksichtnahme auf die stetige Verbesserung und Verfeinerung unserer Lebenshaltung ferner sollte uns wieder jene Harmonie im Leben bringen, die wir nicht besitzen, die aber „unseren Vorfahren ihre innere Stärke verlieh". Es bedeutet demnach für jeden Schweizer die Mitarbeit an dem geplanten großen Unternehmen eine nationale Pflicht.

Das ist es auch bei uns in Deutschland. Wer an die Wirkung nationaler Imponderabilien glaubt und sich entschließen kann, anzuerkennen, daß sie in keinem Werke menschlicher Hervorbringung mehr vereinigt sind und eine gesichertere Heimstätte haben, wie im Hause, der wird sich der Mitarbeit an dem idealen Werke, das die baukünstlerischen Kräfte Deutschlands zurzeit beschäftigt, nicht entziehen können. „Zur Stärke" heißt ein Bürgerhaus in St. Gallen. Das in diesem Wort liegende gerechtfertigte stolze und zugleich bescheidene Selbstbewußtsein gibt den geistigen Inhalt eines Kulturzweiges, der für unser Leben der unentbehrlichste und dessen sichtbarer Ausdruck das Bürgerhaus ist, in vielsagender Weise wieder. —

Vereine.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. In der Sitzung vom 9. Febr. hielt der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Insp. Claus Vortrag über „Die Erweiterung und Umgestaltung des Bahnhofes Vohwinkel und seine Einwirkung auf den Eisenbahnbetrieb". Der Bahnhof Vohwinkel, bis zu dem die Elberfeld und Barmen durchziehende Schwebebahn geführt ist, liegt im Zuge der Bahn von Düsseldorf nach Elberfeld-Barmen. Bei seiner Lage zwischen dem Wupper- und dem Neandertal bildet er den natürlichen Anschluß für alle die Eisenbahnen, die diese beiden Täler verfolgen. In ihn ist auch die von dem hochgelegenen Solingen kommende Bahn eingeführt. Aus der großen Zahl der hier einmündenden, größtenteils sehr verkehrsreichen Eisenbahnlinien ergab sich auch ein großer Verkehr, der sich bis zum Jahr 1890 auf 99 Schnell- und Personenzüge sowie auf 70 Güterzüge gesteigert hatte. Eine weitere Steigerung war zu erwarten, auch erschwerten die in verschiedenen Zeiten und unter anderen Verhältnissen entstandenen Anlagen eine planmäßige Betriebsführung erheblich. Deshalb wurde nach 1900 eine umfassende Erweiterung und Umgestaltung der Anlagen beschlossen und in $6^1/_2$ Jahren mit einem Kostenaufwand von 12,6 Mill. M. ausgeführt. Im Personenverkehr hatte sich namentlich der Uebelstand geltend gemacht, daß zwischen den großen Industriegebieten bei Elberfeld-Barmen und Essen Schnell- und Personenzüge nicht durchgeführt werden konnten, und mit dem Steigen des Verkehres zwischen diesen wichtigen Industriegebieten wurde es immer lästiger empfunden, daß stets in Vohwinkel umgestiegen werden mußte. Dieser Uebelstand ist durch entsprechende Verlegung und Anordnung des neuen Personenbahnhofes beseitigt und dabei auch allen Anforderungen Rechnung getragen worden, die zur Erleichterung und Sicherung des Verkehres nach den heutigen Erfahrungen zu stellen sind. Ebenso notwendig waren Verbesserungen im Güterverkehr. Auf einem solchen Knotenpunkte wie Vohwinkel müssen aus den von den verschiedenen Richtungen einlaufenden Güterzügen, von denen meist jeder Zug Wagen für die anderen Richtungen heranbringt, neue Züge zusammengestellt und abgelassen werden. Jede hierbei erzielte Beschleunigung wirkt günstig ein auf die Güterbeförderung und den Wagen-Umlauf. In diesem Sinne sind die neuen Anlagen ausgebildet und nach dem zu erwartenden Verkehrsumfang bemessen worden. Die dazu erforderliche Breiten- und namentlich Längsentwicklung verursachte um so höhere Kosten, als sowohl die Gestaltung des Geländes wie auch die Beschaffenheit des Bodens hierfür sehr ungünstig waren. Nahezu 1,5 Millionen cbm Felsboden mußten durch Sprengen gelöst und auf weitere Entfernungen zur Herstellung des Bahnkörpers verfahren werden. Bedeutende Geldmittel sind auch für Weichen- und Signalstell-Anlagen und ihre Sicherung aufgewendet worden. Abgesehen von einigen weniger wichtigen werden die Stellwerke elektrisch betrieben. Die Erwartungen auf Verkehrszunahme haben sich erfüllt. Seit dem Jahre 1900 ist im Personenverkehr die Zahl der Züge von 99 auf 184 und im Güterverkehr von 70 auf 85 gestiegen, wobei die zahlreichen Bedarfszüge in den verkehrsreichen Zeiten nicht einbegriffen sind. Zahlreiche Zeichnungen und Lichtbilder unterstützten die Ausführungen des Redners. An den mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag knüpfte sich eine Besprechung der hier behandelten Fragen. —

Vermischtes.

Die „Schmiergelder" und die „Architekten". Angesichts der augenblicklich in Vorbereitung befindlichen gesetzlichen Maßnahmen gegen das Schmiergelder-Unwesen dürfte in unseren Fachkreisen eine Mitteilung von Interesse sein, zu welcher Aeußerungen eines Hamburger Rechtsanwaltes den Vorstand des „Bundes Deutscher Architekten" und den „Hamburger Arch.- und Ing.-Verein" im März dieses Jahres veranlaßt haben. Die Mitteilung, die in den Tageszeitungen Hamburgs veröffentlicht wurde, lautet:

„Gegen die Behauptung eines Hamburger Rechtsanwaltes in einem Lübecker Prozeß, daß „auch Architekten, die besonderen Vertrauenspersonen des Bauherrn, Gratifikationen von Bau- und Lieferungs-Beteiligten erhielten", ist bereits seitens der Zentralstelle des „Bundes Deutscher Architekten" (B. D. A.) in Dresden und des „Hamburger Architekten- und Ingenieur-Vereins" Protest erhoben und dieselbe als eine Beleidigung des Architektenstandes zurückgewiesen worden.

Die Ortsgruppe Hamburg des B. D. A., der nur Privat-Architekten angehören, hat es trotzdem für ihre Pflicht gehalten, sich über die in Lübeck gefallene Aeußerung näher zu informieren. Das Ergebnis des mit dem Rechtsanwalt geführten Schriftwechsels war ein negatives, da eine Nennung der Namen, wer unter den „geschmierten" Architekten zu verstehen sei, nicht erreicht wurde. Es ist dies umso bedauerlicher, weil durch die so allgemein gehaltene Behauptung des Herrn Rechtsanwaltes, deren Richtigkeit nicht festgestellt werden konnte, alle Architekten getroffen scheinen, während es sich tatsächlich ohne Zweifel nur um einige Ausnahmefälle handelt. Die Ortsgruppe Hamburg des B. D. A. glaubt daher, den Architekten und dem

bauenden Publikum einen Dienst damit zu leisten, wenn sie einige aufklärende Bemerkungen über die „Schmiergelderfrage“ der Oeffentlichkeit zugänglich macht.

Oben: Das „Haus des Junkers von Ligerz“ am Bieler See (1549).
Links: Haus in St. Gallenkappel (Kanton St. Gallen).
Rechts: Das Haus „zum Steinbock“ in Schaffhausen.

Das Bürgerhaus in der Schweiz.

Ein Aufruf.

Herausgegeben im Auftrage des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Es muß zunächst einmal festgestellt werden, daß in allen Fällen, in denen der Bauherr zu einem Bauvorhaben einen Architekten zu Rate zieht, der Architekt der Beauftragte und sachverständige Berater des Bauherrn ist, dessen volles Vertrauen er genießen muß, um die Interessen des letzteren den Behörden und den Bauhandwerkern gegenüber wirksam zu vertreten. Für diese mit einer mehr oder weniger großen Verantwortlichkeit verbundene Tätigkeit wünscht der Architekt nach der Gebühren-Ordnung, die vom Verband aller Architekten-Vereine in Deutschland aufgestellt ist, bezahlt zu werden, gleich wie die Rechtsanwälte und die Aerzte ihre Honorar-Ansprüche auf einen fest normierten Schragen stützen. Wie nun aber jeder Stand und Beruf tüchtige und untüchtige Vertreter hat, wie dem Rechtsanwalt der Winkel-Advokat, dem Arzt der Kurpfuscher unliebsame und unheilvolle Konkurrenz macht, so bestrebt sich auch die größte Zahl der Architekten, ihren Beruf in künstlerischer, technischer und moralischer Beziehung tadellos auszuüben, ohne indes verhindern zu können, daß andere es mit ihren Pflichten so genau nicht nehmen, auch der Schmiergelder-Frage weniger skrupulös gegenüberstehen. Beide Kategorien nennen sich „Architekt“, und das bauende Publikum hat nicht immer die Möglichkeit, den gewissenhaften Architekten von dem gewissenlosen zu unterscheiden.

Der gewissenhafte Architekt wird sein Honorar nach der Gebühren-Ordnung berechnen, weil er damit nicht mehr und nicht minder als das anerkannte Aequivalent für seine Leistung fordert; er wird sich damit begnügen. Der gewissenlose Architekt wird sich außer seinem Honorar noch Schmiergelder zahlen lassen. Um aber im Kon-

kurrenzkampf leichter einen Auftrag zu gewinnen, wird er das Honorar herabdrücken und dem Bauherrn einen Antrag auf billigeres Honorar machen, als die Gebühren-Ordnung es vorsieht. Durch Vergütungen seitens der Bauhandwerker sucht er dann den Verlust an Honorar wieder gut zu machen und kann dadurch oft ein wesentlich höheres Honorar erzielen, als es die Gebühren-Ordnung vorsieht.

Es ist ohne weiteres klar, daß es nicht im Interesse des Bauherrn liegen kann, wenn sein Vertrauensmann von der Gegenpartei „Schmiergelder" empfängt, denn im Baubetriebe stellen doch der Bauherr und der Uebernehmer verschiedene Interessensphären dar.

Der Architekt, der durch „Schmiergelder" in Abhängigkeit von dem Lieferanten geraten ist, kann unmöglich seine übernommenen Pflichten ordnungsmäßig erfüllen, denn er kann den Bauherrn nicht gegen eventuelle schlechte Lieferungen und Uebervorteilungen seitens des Uebernehmers schützen. Durch letztere macht sich aber der Lieferant bezahlt für die ausgegebenen „Schmiergelder" und es ist unabwendbar, daß der Bauherr stets den Schaden zu tragen hat.

Diese Zusammenhänge sind nicht allgemein genug bekannt, denn sonst würde es nicht vorkommen können, daß, wie geschehen, Bauherrn sich mit einer kleinen Vergütung der Handwerker an den Arckitekten einverstanden erklärt haben und nur erst bei größeren Beträgen Widerspruch erhoben haben. Es mag dies darin begründet sein, daß die Bauherrn die „Schmiergelder" mit der Provision verwechseln, die einem Makler, einem Vermittler mit Recht bezahlt wird. Der Architekt ist aber kein Vermittler in diesem Sinne, er ist der zeitweilige Beauftragte des Bauherrn und wird von letzterem für seine Leistungen bezahlt.

Es dürfte also im Interesse des bauenden Publikums liegen, wenn es der Frage der „Schmiergelder" auch seinerseits einige Aufmerksamkeit zuwenden würde. Die gewissenhaften Architekten sind nur in der Lage, den Kampf gegen das „Schmiergelderunwesen" aufzunehmen, wenn sie vom bauenden Publikum energisch unterstützt werden. Jeder Bauherr, der gut bedient zu sein wünscht, sollte mit seinem Architekten vor Erteilung des Auftrages diesen Punkt offen besprechen und sollte denselben auf die „Gebühren-Ordnung" verpflichten, in welcher klar und deutlich bestimmt ist, daß „alle Provisionen oder Rabatte, welche seitens eines Lieferanten oder Unternehmers auf Bestellungen gewährt werden, dem Bauherrn zufallen".

Diese Mithilfe der Bauherren ist um so wichtiger, als es sich in der „Schmiergelderfrage" nicht allein um eine Benachteiligung der Bauherrn und gewissenhaften Architekten, sondern um Fragen handelt, die mit unserer ganzen kulturellen Entwicklung im engsten Zusammenhange stehen. Die Handwerker und die Lieferanten wünschen nicht, Schmiergelder zu geben, sind aber durch die Verhältnisse oft dazu gezwungen. Es muß infolgedessen schlechte Arbeit geliefert werden. Ganz abgesehen von der moralisch anfechtbaren Seite dieser Frage wird das Niveau unserer handwerklichen Leistungen und der Lieferungen dadurch herabgedrückt. Es kann aber nur im allgemeinen Interesse liegen, wenn im Handwerk für reelle Bezahlung gute Arbeit geliefert wird und nicht, wenn Bauherr und Handwerker, durch das „Schmiergelderunwesen" veranlaßt, sich mit geringen Leistungen zufrieden geben müssen.

Sollte es gelingen, durch diese Ausführungen zu der Gesundung der besprochenen Verhältnisse beizutragen, so würde die Ortsgruppe Hamburg des B. D. A. ihre Aufgabe dadurch erfüllt sehen.

Der Vorstand der Ortsgruppe Hamburg des Bundes Deutscher Architekten (B. D. A.)

J. Faulwasser, H. Groothoff (1. Vors.), F. Jacobsen, W. Jollasse, A. Löwengard (2. Vors.), F. Lorenzen, W. Lundt, O. Wöhlecke (Schriftführer)."

Wettbewerbe.

Das Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für ein Denkmal für Großherzog Friedrich I. von Baden in Mannheim, das wir bereits S. 188 ankündigten, ist nunmehr mit Frist zum 22. Dez. 1909 für alle zur Zeit des Ausschreibens im Großherzogtum Baden dauernd ansässige oder als Badener geborene Bildhauer und Architekten durch das geschäftsführende Komitee erlassen worden. Hr. Architekt Professor Dr. Bruno Schmitz in Charlottenburg, der künstlerische Gestalter des Friedrichs-Platzes, an dessen Abschluß das Denkmal zur Aufstellung gelangen wird, soll zum Wettbewerb besonders eingeladen werden. Für das Denkmal stehen 360000 M. zur Verfügung. „Die Preisträger sind auf Entschließung des Komitees verpflichtet, ihren Entwurf für die Summe von 360000 M. in allen Teilen vollständig, einschließlich der Fundamente und Erdbewegungen, zur Ausführung zu bringen, und zwar innerhalb $2^1/_2$ Jahren vom Tage der Auftrags-Erteilung an, fertig aufgestellt an Ort und Stelle des Denkmales in Mannheim." Unterlagen werden gegen 3 M., über deren Rück-Erstattung für die Teilnehmer am Wettbewerb nichts bemerkt ist, durch das Sekretariat des Oberbürgermeisters in Mannheim versendet. Verlangt wird ein Gipsmodell 1 : 10. Das Preisgericht bilden die Hrn. Bildh. Prof. Ludwig Manzel in Berlin, Bildhauer Prof. Robert Diez und Arch. Prof. Martin Dülfer in Dresden, Prof. Dr.-Ing. Gabriel von Seidl in München und Maler Otto Propheter in Mannheim. Ersatzleute sind die Hrn. Bildhauer Professor Jos. Uphues und Bildhauer Prof. Emil Hundrieser in Berlin, sowie Arch. Prof. Dr.-Ing. Theod. Fischer in München. Verteilt werden 3 Preise von 5000, 4000 und 3000 M.; die Gesamtsumme von 12000 M. kann auch in anderer Weise verteilt werden, jedoch darf kein Preis unter 3000 M. betragen. Der Ankauf dreier nicht preisgekrönter Entwürfe für je 1000 M. ist vorbehalten. Wir kommen auf den Wettbewerb nach Einsicht der Unterlagen noch einmal ausführlicher zurück. —

In einem beschränkten Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für Rentengutshäuser für die Straßenbahn-Angestellten des Landkreises Dortmund, erlassen für die Mitglieder des „Vereins der Architekten und Bauingenieure" in Dortmund, wurde der I. Preis dem Entwurf des Hrn. Karl Breuer, der II. Preis dem der Hrn. D. & K. Schulze, der III. Preis der Arbeit der Hrn. Steinbach & Lutter zugesprochen. Der Entwurf „Familienheim" wurde zum Ankauf empfohlen. Den Entwürfen mit dem Kennzeichen eines Dreiecks im Kreise und mit dem Kennwort „Doppelhäuser" wurde eine lobende Erwähnung zuteil. Unter den Preisrichtern befanden sich die Hrn. kgl. Brt. Claren, Arch. Markmann, Arch. Marx und Kreisbmstr. Sommer in Dortmund. —

In einem Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes für die Grundstücke an der Lerchenfeld- und der Reinartz-Strasse in Crefeld wurde unter 14 Entwürfen ein I. Preis von 1000 M. dem der Hrn. Georg Bruggaier und Anton Rumpen; ein II. Preis von 600 M. dem Entwurf des Hrn. Eberh. Spieckermann; ein III. Preis von 400 M. dem Entwurf der Hrn. Ant. Rumpen und Georg Bruggaier, sämtlich in Crefeld, zuerkannt. Das Preisrichteramt übten aus die Hrn. Stadtbmstr. Bollert, die Arch. Heinr. Oediger und L. Schreiber in Crefeld, sowie Hr. Arch. E. Schreiterer in Cöln a. Rh. —

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Musterplänen für Molkereibauten erläßt der „Verband deutscher Molkereien und Milchwirte in Böhmen" für Bewerber aus Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Dänemark und Schweden zum 1. Okt. d. J. unter Verheißung dreier Preise: eines I. Preises, bestehend in einer silbernen Staats-Medaille und 500 Kr. in Gold; eines II. Preises, bestehend in einer silbernen Landeskulturrats-Medaille und 300 Kr. in Gold, und eines III. Preises, bestehend in einer bronzenen Staats-Medaille und 200 Kr. in Gold. Für weitere hervorragende Entwürfe können bronzene Landeskulturrats-Medaillen verliehen werden. Der Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 50 Kr. ist vorbehalten. Ueber das Preisgericht sind nähere Angaben noch nicht gemacht. —

Wettbewerb Heilandskirche Dresden-Cotta. Unter 68 Entwürfen wurde der I. Preis dem Entwurf „Fides" des Hrn. Prof. Fritz Schumacher in Dresden verliehen; den II. Preis gewann der Entwurf „C K." des Hrn. Paul Bender in Dresden; den III. Preis der Entwurf mit dem Kennzeichen des goldenen Kreuzes auf schwarzem Grunde der Hrn. Lossow & Kühne in Dresden. Zum Ankauf wurden empfohlen Entwürfe der Hrn. Viehweger & Berthold, Reinhardt & Blauert, Schilling & Gräbner in Dresden, sowie Kolbe in Loschwitz. Sämtliche Entwürfe sind bis mit 2. Mai im Stadthause der Vorstadt Cotta öffentlich ausgestellt. —

Zu einem Wettbewerb der „Deutschen Gesellschaft für christliche Kunst", betr. Entwürfe für eine katholische Kirche in Uerdingen am Niederrhein liefen 127 Arbeiten ein. I. Preis von 700 M.: Hrn. O. O. Kurz in München; II. Preis von 500 M.: Hrn. Hans Rummel in Frankfurt a. M.; III. Preis von 300 M.: den Hrn. Architekten Verheyen & Stobbe in Düsseldorf. Fünf IV. Preise fielen den Hrn. Prof. Rich. Berndl in München, Boehm in Offenbach a. M., Colombo & Müller sowie B. Nöcker in Cöln a. Rh., und Ernst Riedl in Murnau in Bayern zu. 7 Entwürfe wurden durch Belobungen ausgezeichnet. —

Inhalt: Das Bürgerhaus in der Schweiz. — Vereine. — Vermischtes — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das Bürgerhaus in der Schweiz.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

SCHLOSS BRYNNEK-SIEMIANOWITZ DES GRAFEN HUGO HENCKEL VON DONNERSMARCK IN SCHLESIEN. * ARCH.: KÖNIGL. BAURAT KARL GROSSER IN BRESLAU. * ANSICHT DES STALLHOFES MIT WASSERTURM, LINKS WOHNHAUS. * * * * * * * *

DEUTSCHE * * BAUZEITUNG * * XLIII. JAHRG. 1909, NO. 35.

DEUTSCHE BAU-ZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. No. 35
BERLIN, DEN 1. MAI 1909

Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien.

Architekt: Königlicher Baurat Karl Grosser in Breslau.

(Schluß aus No. 32). Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 231 und 233, sowie in No. 33.

Eine kurze Darstellung des in geringer Entfernung südöstlich vom Herrenhause gelegenen Stallhofes sowie das S. 233 abgebildete Wohnhaus des Fasanenmeisters mögen zeigen, daß auch die Nebengebäude der gleichen künstlerischen und technischen Sorgfalt teilhaftig geworden sind, wie das Schloß selbst. Die Baulichkeiten des Stallhofes umschließen ein Rechteck, dessen nördliche, weite, gegen das Schloß gewendete Seite offen geblieben ist. Sein Hauptgebäude ist die 17 m breite und 28,5 m lange Reithalle mit anschließender Loge und mit Garderoben, an die sich der herrschaftliche Pferdestall mit 16 Ständen und 4 Boxen anreiht und begleitet ist von einer Halle, an der Futter-, Geschirr-, Sattel- und Livree-Kammer liegen. Vor dem Stall ist ein geräumiger Fohlenhof angelegt, der auch als offene Reitbahn dient. An der Südseite des Stallhofes liegen eine Wagenremise für 20 Wagen, vor ihr eine Waschhalle für Wagen und Pferde, ihr zur Seite ein Gast-Stall für 10 Pferde, auf den Nebenräume und zwei Ställe für kranke Pferde folgen. Den Winkel betont der hochragende, die Baugruppe beherrschende Wasserturm, begleitet von einer turmartig ausgebildeten Wendeltreppe. An der Ostseite des Rechteckes folgen eine Wagenhalle, welche die Verbindung herstellt zu dem Wohn- und Wirtschaftsgebäude. Dasselbe enthält neben den Wohnungen für das Stallpersonal einen Raum für Feuerlösch-Geräte, sowie die Räume für eine zentrale Wäscherei.

Das Aeußere ist als Ziegelfugenbau mit Verwendung von Werkstein für die architektonischen Gliederungen ausgebildet. Die Dächer wurden mit grün engobierten Dachsteinen aus den Ullersdorfer Werken eingedeckt. Auch für die Wandflächen des Inneren wurde die Rohbau-Ausführung bei teilweiser Verblendung mit glasierten Platten beibehalten. Mit Glück ist versucht, der Baugruppe durch die verschiedenen Dachzerfallungen, durch das Höherziehen der Hauptteile und das Liegenlassen der Nebenteile, durch Anordnung offener Hallen neben geschlossenen Flächen, durch Giebelaufbauten und Walme der Baugruppe ein malerisch-ländliches Gepräge zu verleihen. Ein Holzgeländer zwischen gemauerten Pfeilern schließt den Hof gegen den Park ab.

Die örtliche Bauleitung war dem Bauführer Josef Cimura übertragen. An der Ausführung sämtlicher Gebäude waren mit wenigen Ausnahmen nur Vertreter des Bauhandwerkes in Schlesien beteiligt. Es waren übertragen die Maurerarbeiten dem Maurermeister Rohde in Breslau, die Zimmerarbeiten dem Zimmermeister Korbsch in Tarnowitz, die Steinmetzarbeiten der Firma Zeidler & Wimmel in Bunzlau. Die Massiv-Decken führten die Gebrüder Huber in Breslau aus, während der Dachdecker Geminer in Breslau die

---

Der Widerschein Rom's bei den Schriftstellern von Montaigne bis Goethe, von Chatheaubriand bis Anatole France.

Von Albert Hofmann in Berlin. (Schluß aus No. 29.)

Mit Chateaubriand tritt gleichfalls ein begeisterter Lobredner in den Kreis der über Rom urteilenden Schriftsteller, der in der Wärme seiner Aussprüche über die ewige Stadt, in der persönlichen Hinneigung zu ihren Eindrücken Goethe nur wenig nachgibt. An Madame Récamier schrieb der galante Gesandte Napoleons I., um Rom könne man alles vergessen, alles verachten und sterben. Er war zweimal in Rom, 1803 und 1828. In einem Briefe vom 27. Juni 1803 schrieb er, er sei überwältigt von dem, was er gesehen habe; er habe gesehen, was noch Niemand gesehen, kein Maler gemalt habe. Die Campagna, die Ruinen, der über sie gebreitete Mondschein und der Tiber machen einen unauslöschlichen Eindruck auf ihn. Rom erinnert ihn in vielen Zügen an das zerstörte Tyrus und an das Babylon der Heiligen Schrift. In der Größe der Erinnerungen Rom's, im Schatten, den die Stadt auf die Campagna wirft, in dem Umstand, daß es zweimal Weltreich war, findet Chateaubriand die Ursache für die Bewegung der Seele. Nach seiner Schilderung der Campagna bezeichnet ihn Vallette als den Claude Lorrain der Literatur. Nur in ihr findet Chateaubriand Größe. Die Bucht von Neapel, die Berge von Sorrent, die Insel Capri, der Posilipp, Baiae, die Champs-Elysées, alles das gewähre einen wunderbaren Anblick, aber es sei nicht die Größe der Campagna von Rom. Wer nicht im Leben gebunden sei, sollte in Rom wohnen, meint er. „Hier findet er als Gesellschafter einen Boden, der seine Gedanken nährt und sein Herz erfüllt, Spaziergänge, die ihm immer etwas sagen. Der Stein, den er mit dem Fuß berührt, spricht zu ihm und der Staub, den der Wind unter seinen Schritten aufweht, umschließt menschliche Größe". Beim Besuch der Villa Adriana bei Tivoli dringen tausend Gedanken auf ihn ein; bald verwünscht er die römische Größe, bald preist er sie; bald denkt er an die Tugenden, bald an die Laster dieses „Eigentümers der Welt", der in seinem Garten ein Abbild seines Reiches wiedergeben wollte („qui avait voulu rassembler une image de son empire dans son jardin"). Beim Vergleich der Denkmäler der beiden Rom, des heidnischen und des christlichen, findet er, das heidnische versinke immer mehr in seine Gräber und das christliche steige wieder in die Katakomben hinab, aus denen es hervorgegangen

Dächer deckte und der Klempnermeister Lehmann daselbst die Klempnerarbeiten besorgte. Die Kunstschmiede-Arbeiten waren an die Firmen Gust. Trelenberg und Vonka in Breslau übertragen, während sich in die Tischler- und Beschlag-Arbeiten die Firmen Gebr. Bauer, Knoecke und Martin Kimbel in Breslau teilten. Die Glaserarbeiten hatte Ehrbeck, die Malerarbeiten Rumsch, beide in Breslau, übernommen. Es kamen ferner in Betracht für die Stuck- und Bildhauerarbeiten Wilborn & Böhn, Simmlinger und Schipke in Breslau, für die Tapezier-Arbeiten Paul daselbst, für die Zentralheizung Emil Kelling in Berlin. Die Beleuchtung richteten die Siemens-Schuckert-Werke ein, während die Wasserversorgung R. Winkler in Breslau herstellte. Die Fliesenarbeiten waren an R. Stiller in Breslau und Kretschmann in Leipzig vergeben, die Beleuchtungskörper lieferten Frost & Söhne in Berlin. Die Park-Anlagen schuf der Garten-Ingenieur Alfred Menzel in Breslau. —

Zur Schwammfrage.

I. Hausschwamm und Trockenfäule.

Von Dr. Carl Mez, Professor der Botanik an der Universität Halle.

Für das Baugewerbe sind die Erkrankungen des eingebauten Holzes von der allergrößten Wichtigkeit. Diese Holzkrankheiten werden in der Praxis allgemein als Hausschwamm-(Schwamm-)Krankheit und als Trockenfäule unterschieden. Während man bezüglich der Schwammkrankheit seit längerer Zeit vollkommene Klarheit gewonnen und sie auf Merulius lacrymans als Erreger zurückgeführt hat, herrscht über die Trockenfäule im Baugewerbe jedoch noch die größte Unsicherheit. Dies hat nach mehreren Seiten hin Nachteile. Nicht nur für Rechtsstreitigkeiten, sondern auch für Reparatur-Arbeiten, für die Beseitigung von Holzschäden mit möglichst geringen Kosten ist es von Wichtigkeit, die Trockenfäule genau zu kennen. Denn im Gegensatz zu der nur mit beträchtlichen Kosten und nicht mit vollkommener Sicherheit zu beseitigenden Schwammkrankheit ist Trockenfäule allerme ist billig und sicher zu vertreiben.

Ganz besonders wichtig ist aber allerneuestens die Trockenfäule dadurch geworden, daß sie vom Reichsgericht[1]) in rechtlicher Beziehung (für die Wandlungsklage) dem Hausschwamm gleichgestellt worden ist. Dabei ist in der gleichen Entscheidung die Haftung sowohl für Hausschwamm wie auch für Trockenfäule wesentlich ausgedehnt worden. „Treue und Glauben im Verkehr erfordern nicht allein, daß (beim Verkauf eines Hauses) ein tatsächlich vorhandener Schwamm nicht verschwiegen, sondern auch, daß ein Schwammverdacht dem Käufer mitgeteilt werde. Ob die Schwammbildung dem Merulius lacrymans oder dem Polyporus vaporarius zuzuschreiben ist, ist hierbei nicht von Belang". Diese Entscheidung hat die ganze Hausschwamm-Frage, die nicht übel geklärt erschien, wieder in ein Chaos verwandelt. Denn Polyporus vaporarius ist einer der verbreitetsten Trockenfäule-Pilze.

So lohnt es sich wohl, hier kurz darzustellen, was die botanische Wissenschaft über die Trockenfäule und ihre Ursachen festgestellt hat. Die Bezeichnung „Trockenfäule" stammt aus der Praxis. In dieser wird ziemlich allgemein als für die Erkennung dieser Holzkrankheit entscheidend angesehen, daß die Zerstörung erst beim Austrocknen des Holzes deutlich erkennbar wird. Das Holz ist erweicht (faul), oft so zermorscht, daß man mit dem Messer wie in Butter sticht; aber es behält in frischem Zustand seine Form und zeigt äußerlich wenig von seiner Zerstörung. Erst wenn es austrocknet, entstehen die bekannten, für alle Pilzzerstörungen gleichmäßig charakteristischen, sich rechtwinklig kreuzenden Schwindrisse.

Das wesentliche Merkmal der Trockenfäule ist, daß dem botanischen Laien der die Erkrankung des Holzes bewirkende Pilz nicht ohne weiteres sichtbar ist oder jedenfalls nicht sehr auffällig erscheint; die Erweichung, Vermorschung ist das auffälligste Symptom der Krankheit. Beim Hausschwamm dagegen sind (bei Aufdeckung des Schadens) stets starke, auf den ersten Blick auffällige Pilzmycelien am Holz vorhanden, sodaß der Zusammenhang von Pilz und Holzzerstörung auch dem Laien nie zweifelhaft ist.

Aus dem Gesagten geht hervor: davon, daß Trockenfäule überhaupt ohne Pilzmycelien zustande komme, kann keine Rede sein. In der Praxis wird als Trockenfäule jede nicht auf Hausschwamm zurückzuführende Pilzzermorschung des Holzes bezeichnet. Nun ist die Zahl der in Häusern beobachteten höheren Pilze eine recht große; in meinem Buch[2]) beschreibe ich nicht weniger als 42 Arten und behandle dieselben nach Vorkommen, Merkmalen der Erkennung und Art der Gefährlichkeit für die Holzkonstruktionen. Von diesen Pilzen sind viele selten, mehrere aber sehr häufig und für die Praxis des Baumeisters von großer Bedeutung. Von diesen Holzpilzen wird nun durch das Reichsgericht einer, nämlich Polyporus vaporarius[3]) herausgegriffen und dem echten Hausschwamm juristisch gleichgestellt. Dabei aber ist dieser Polyporus vaporarius ein typischer Trockenfäule-Pilz. Bereits bei der ersten, von Hartig vorgenommenen botanisch-mycologischen Definition eines Trockenfäule-Pilzes wurde dieser als Polyporus vaporarius von der ersten damals lebenden Autorität bestimmt; den gleichen Pilz

[1]) Vergl. Mez, Neue Reichsgerichts-Entscheidungen in der Hausschwamm-Frage (Dresden 1909. Rich. Lincke. Preis 50 Pf.).

[2]) Mez, der Hausschwamm und die übrigen holzzerstörenden Pilze der menschlichen Wohnungen, ihre Erkennung, Bedeutung und Bekämpfung. Mit 1 Farbentafel und 90 Text-Illustrationen. (Dresden 1908. Rich. Lincke. Preis 4 M.)

[3]) Vergl. Mez, der Hausschwamm, p. 84.

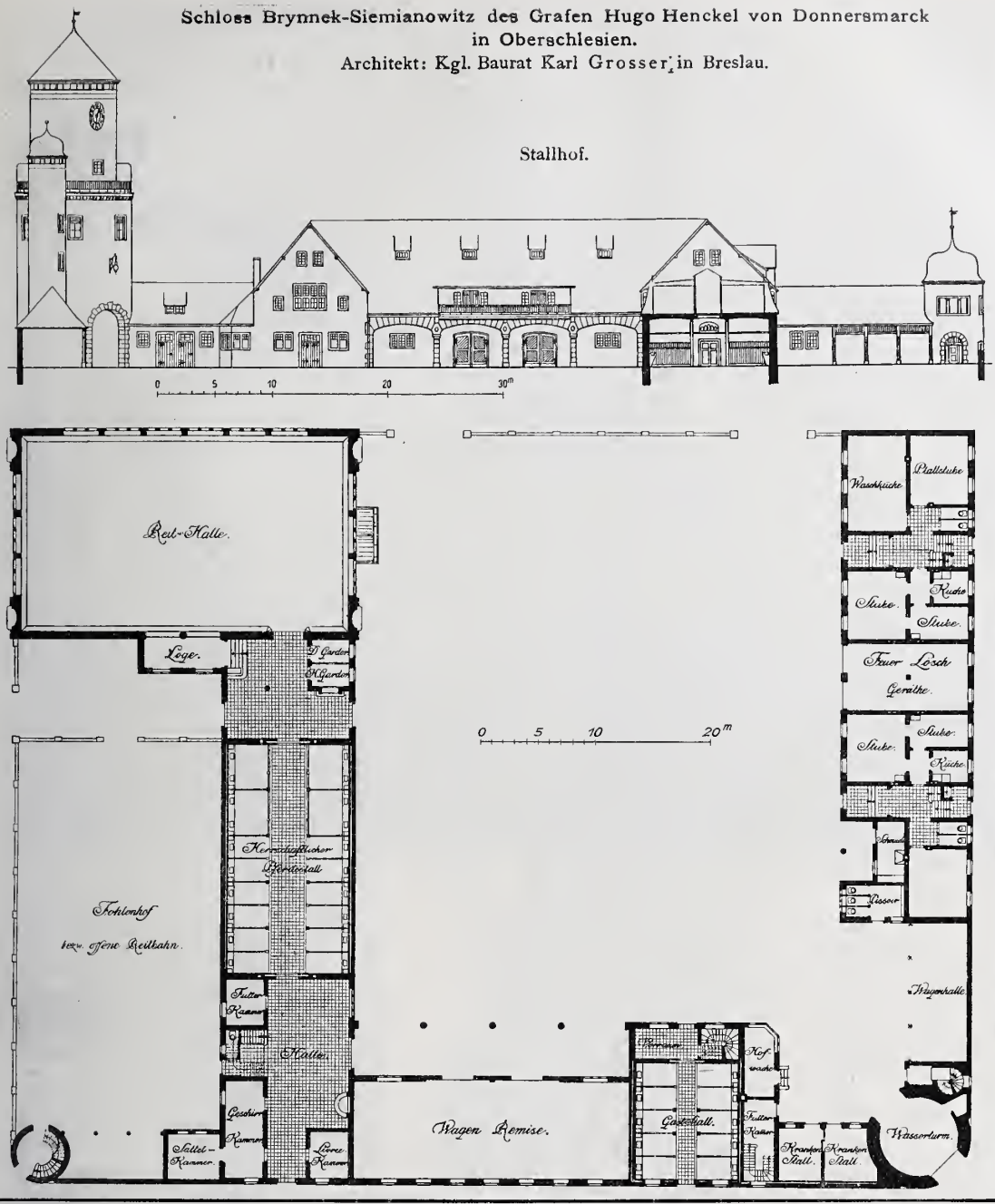
---

sei. Er ist von dem Untergang des alten Rom überzeugt und nennt es die Niobe unter den Nationen. Es kann nicht überraschen, daß der Verfasser des „Génie du Christianisme" Goethe den Vorwurf zu machen scheint, er habe die alten Götter zu sehr verehrt und das katholische Rom verkannt. Vallette bestätigt das mit den Worten, es seien nur das heidnische Rom, die antike Kunst und das Naturleben gewesen, für die sich Goethe in Liebe und Enthusiasmus entflammt habe. Goethe habe selbst von den katholischen Eindrücken gesagt, er habe alles bewundert, aber nichts habe Ehrfurcht in ihm erweckt. Er gibt zu, daß sich die Feierlichkeiten in der Sixtinischen Kapelle z. B. mit einem erlesenen Geschmack und mit vollendeter Würde vollziehen, meint aber, das könne kaum anders sein, wo sich seit Jahrhunderten alle Künste mit den Kultübungen vereinigt haben. Vallette glaubt daher die Stellung des Dichterfürsten zum katholischen Rom dahin auffassen zu müssen, daß Goethe es zu begreifen, zu achten und zu bewundern gewußt habe, daß er sich aber nicht zu ihm hingeneigt fühlte und es nicht anbetete.

Anders dagegen Louis Veuillot, „un converti de Rome". In einem Buche „Rome et Lorette", das 1841 erschien, und mehr noch in einem zweibändigen Werke „Parfum de Rome", das 1861 in Paris herauskam, sowie in einem nicht minder berühmten Bande „Odeurs de Paris" findet er so schöne Wendungen über das katholische Rom, daß der Herausgeber unserer „Reflets de Rome" sich zu den Worten veranlaßt sieht, nie habe ein Schriftsteller sich herrlicher und lyrischer von den religiösen Bauwerken Roms beeinflussen lassen; aus seinen Schilderungen atme nicht nur die materielle Wirkung des Bauwerkes als eines menschlichen Werkes, sondern es spreche aus ihnen auch der Gedanke, der in einem solchen Werke enthalten sei. Nach Veuillot ist „Sankt Peter die Papstkirche, die Kirche der Kirchen, das größte und herrlichste Gebäude, welches die Menschen Gott geweiht haben. Es ist der Brennpunkt eines Gedankens, dessen Strahlen die Welt umgeben. . . . . Es gibt nichts Feierliches und Eindrucksvolles auf der Erde, wenn dieser Ort, unabhängig von seiner herrlichen Außenerscheinung, nicht an sich feierlich und eindrucksvoll ist. . . . . Wie viele starke und schöne Gedanken sind in der Basilika des Vatican zu einer mächtigen Einheit vereinigt! Das ist das Gedicht des Christentums; man erblickt in ihm seine Geburt, seine Entwicklung, seine Helden, seine Triumphe". Ueberall in Rom empfindet Veuillot geheimnisvolle Kräfte, die man nicht sieht, aber fühlt; sein Urteil über das katholische Rom faßt er zusammen, wenn er die ewige Stadt „das wirkliche Rom, das große Rom, die noch gekrönte Herrin der Welt, dieses geistige und göttliche Rom, unsere Liebe und unser Ruhm" nennt (Parfum de Rome).

Im Jahre 1804 erschien eine „Voyage dans le Latium" des schweizerischen Archäologen und Naturforschers Bonstetten. Er hat über den dokumentarischen Wert der verschiedenen Oertlichkeiten und der Natur seine eigenen, oft feinen Ansichten. Virgil z. B. nennt er den Geschichtsschreiber unter den römischen Dichtern, der uns über Latium ein Gemälde von größtem Wert hinterlassen habe. „Wir anderen, modernen, sind zu sehr gewöhnt, die Poesie von der Geschichte, die Erdichtung von der Wahrheit zu trennen." Er will die Erscheinungen als Ganzes aufgefaßt wissen und gibt daher auch der Natur den Vorzug vor den Werken der Kultur. „Man hat die Erklärung des Alter-

Schloss Brynnek-Siemianowitz des Grafen Hugo Henckel von Donnersmarck in Oberschlesien.
Architekt: Kgl. Baurat Karl Grosser in Breslau.



tums zu ausschließlich in den geschriebenen Denkmälern gesucht. Es gibt aber Ueberlieferungen, die sicherer und besser erhalten sind, als selbst Stein und Bronze, das ist die Natur selbst, das sind die Orte, an denen sich die großen Ereignisse abgespielt haben. Ich habe in Rom bisweilen zu mir gesagt: Diese Mauern, diese Ruinen, das sind nicht mehr die Dinge, die Virgil, Horaz, Cicero, Cäsar oder Tacitus unter ihren Augen hatten. Aber diese Natur, dieses majestätische Albaner Gebirge, diese Bergkette des Sabinergebirges, dieser Tiber, dieser Janiculus, dieser Himmel endlich, diese Erde und das Meer sind die gleichen noch. Und während alles, was vom Menschen stammt, zusammengestürzt ist, dieses große Theater der Ereignisse ist unversehrt geblieben. Das Studium dieser unveränderlichen Szene kann sich eines Tages über die Geschichte und die Poesie der Alten ausbreiten." Den Tiber sah er noch vor dessen Verunstaltung. Seine in den ersten Zeiten der Republik so berühmten Ufer durchziehen die Ebene in weiten Bögen und erscheinen so als das Bild eines stets freien Willens. Da, wo er gezwungen ist, sich in seinem Lauf zu wenden, bei der Acqua Acetosa, beim Monte Mario und später beim Aventin, erweckt er den Anschein, es freiwillig zu tun und sich nur vor der Hauptstadt der Welt zu beugen. In Rom sind die Jahrhunderte aufeinander geschichtet, in Ostia dagegen liegen sie neben einander. Sein Urteil über Rom faßt er in einem Briefe zusammen, indem er schreibt: „In Rom hat man das Gefühl, über die Zeit und den Tod zu herrschen. Wenn man sieht, was einst war und nicht mehr ist, ist man versucht, sich für unsterblich zu halten. Der ganze Rest des Lebens in Rom ist der Zukunft und dem Himmel, der sich in seinem ganzen Glanze ausbreitet, gewidmet. Die Gegenwart allein ist für die Heilige Stadt nicht vorhanden." Bonstetten hatte mit seinen Schriften großen Einfluß auf Madame de Staël, die nach Italien ging, „um das Dasein zu vergessen." Sie schrieb im Jahre 1807 das Buch: „Corinna oder Italien", in dem sie manches treffende Urteil fällte. Sie sah in Rom wie im ganzen Italien nur einen prächtigen Schmuck für die Tragödien der Seele. Am Pantheon bewundert sie den Ernst und bemerkt im Anschluß daran, die Heiden hätten das Leben vergöttert, die Christen den Tod. Das Forum ist ihr ein Beweis der moralischen Größe des Menschen. Das Colosseum, „die schönste Ruine Roms", ist ihr die Umgrenzung, in der alle Geschichte erscheint. Sankt Peter bezeichnet sie als das einzige Werk der Kunst auf unserer gegenwärtigen Erde, welches Größe habe und welches die unmittelbaren Schöpferwerke charakterisiere; vom Inneren hat sie den Eindruck, es sei ein auf eine Kirche gestellter Tempel. Rom selbst besitzt für sie einen individuellen Reiz, man liebt die Stadt wie ein beseeltes Wesen; ihre Bauwerke, ihre Ruinen werden uns Freunde. Man kann in Rom keinen Schritt machen ohne zu bemerken, daß sich Vergangenheit und Gegenwart und die verschiedenen Vergangenheiten unter sich verbinden. Man lernt, sich über die Ereignisse seiner Zeit zu beruhigen, indem man hier die ewige Veränderlichkeit der Geschichte der Menschheit sieht.

Ein scharfer Verurteiler ist Louis Simond aus Genf. Er ging 1817 nach Italien. Er findet, St. Peter habe den trivialen Charakter eines Wohngebäudes, weil es Fenster habe und weil man darin hell sehe. Er hat auch einen Vor-

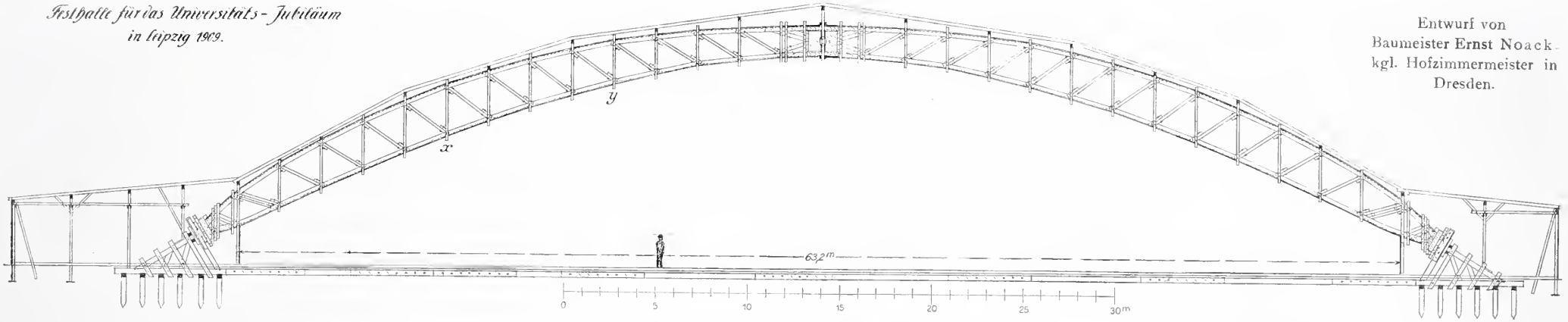
haben als Erreger von Trockenfäule festgestellt Woy, Hennings, Mez.

Darüber kann also gar kein Zweifel bestehen, daß ein juristisch neuestens dem Hausschwamm gleichgestellter Pilz ein typischer Trokkenfäule-Pilz ist. Nun wird aber eine Krankheit durch ihren Erreger definiert. Wird der Milzbrand-Bazillus als besonders schädlich bezeichnet, so folgt daraus, daß seine Wirkung, nämlich die Milzbrand-Krankheit, besonders gefährlich ist. Wird ein Erreger der Trokkenfäule dem Erreger der Schwammkrankheit der Häuser gleichgestellt, so wird es auch seine Wirkung, nämlich die Trokkenfäule. Das ist klar. Wenig übersichtlich dagegen ist, welche Wirkung diese Entscheidung des Reichsgerichtes auf die Praxis haben wird. Zunächst wird durch sie für richterliche Entscheidungen an Stelle einer scharf definierbaren und relativ einfach erkennbaren Erkrankung des Holzwerkes unserer Häuser (die Schwamm-Krankheit) eine sehr komplizierte, nach Inhalt und Um-

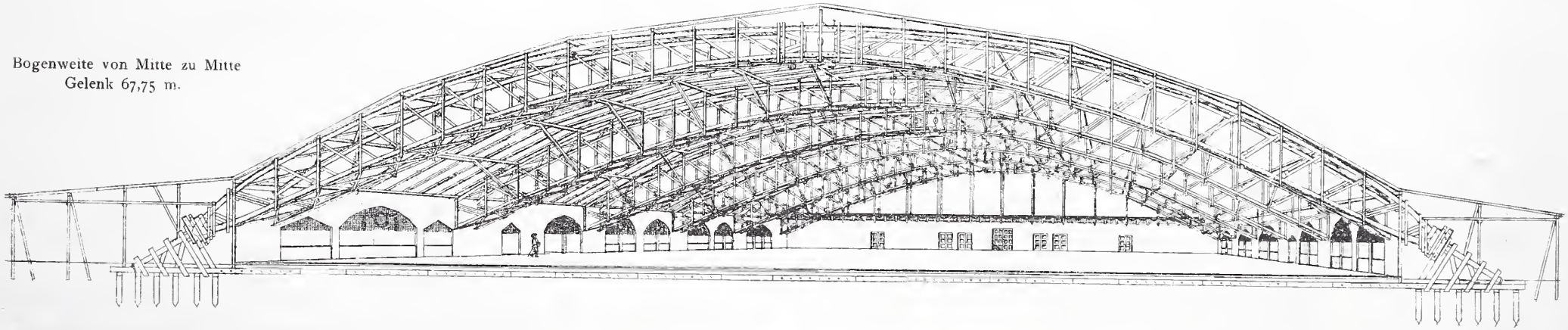
(Fortsetzung S. 234.)

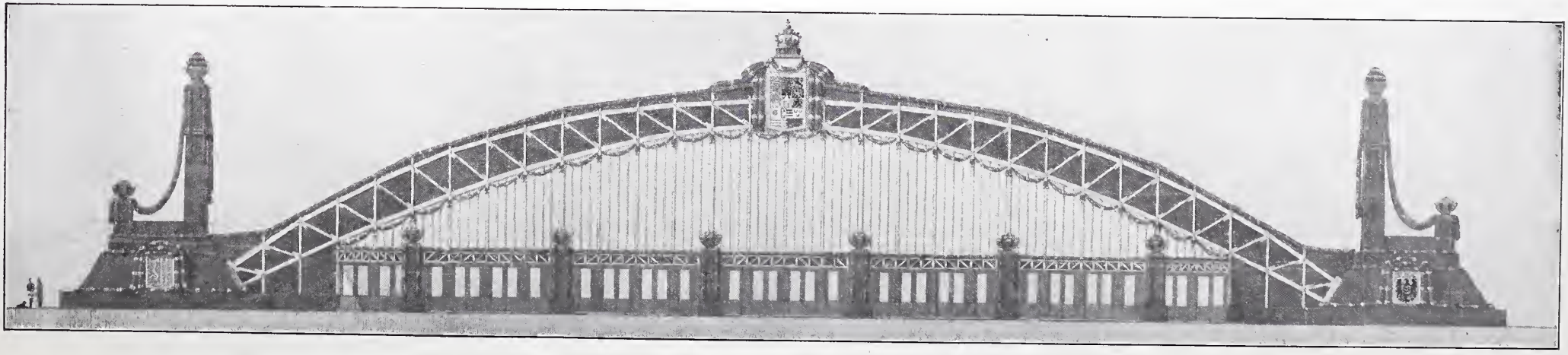
Festhalle für das Universitäts-Jubiläum in Leipzig 1909.

Entwurf von Baumeister Ernst Noack kgl. Hofzimmermeister in Dresden.



Bogenweite von Mitte zu Mitte Gelenk 67,75 m.





Fasanenmeister-Wohnung.

Stallhof mit Blick auf das Wohn- und Wirtschaftshaus, den Wasserturm und den Gaststall.
Schloss Brynnek-Siemianowitz des Grafen Hugo Henckel von Donnersmarck in Oberschlesien.
Architekt: Kgl. Baurat Karl Grosser in Breslau.

fang schwer definierbare (Trockenfäule) gesetzt. Denn wenn auch im allgemeinen jetzt sehr genau zu sagen ist, was man unter Trockenfäule versteht, so ist doch diese Holzkrankheit selbst keine einfache, sondern eine komplizierte.

Außer dem Polyporus vaporarius, den das Reichsgericht nennt und von welchem wir bisher gehandelt haben, steht fest, daß noch eine ganze Anzahl anderer Polyporus-Arten und weiter mehrere Spezies der Gattungen Lenzites, Daedalea, Lentinus, Paxillus[4]) gleichfalls typische Trockenfäule hervorbringen. War es bisher die Aufgabe des Sachverständigen in einem Schwammprozeß, festzustellen, ob Hausschwamm vorliege oder nicht, so muß von jetzt ab festgestellt werden, ob Hausschwamm oder Polyporus vaporarius (diese beiden sind jetzt Wandlungsgrund) oder ob ein anderer holzzerstörender Pilz die Ursache der den Streitgegenstand bildenden Schäden ist.

Merulius lacrymans ist verhältnismäßig leicht zu erkennen; einem geübten Mikroskopiker gelang diese Diagnose mit Sicherheit, weil gerade der Hausschwamm eine Anzahl scharf charakterisierender mikroskopischer Eigentümlichkeiten (Zellkern-Zahl im Verein mit Bildung nicht in Quirlen stehender auswachsenden Schnallen sowie mit besonderem Bau der Mycelstränge) aufweist. Polyporus vaporarius dagegen ist sehr schwer, nur von besonderen Pilzkennern zu bestimmen. Denn einmal ist die Spezies botanisch-systematisch noch nicht genügend festgelegt und umgrenzt (derart, daß selbst die wissenschaftlich bedeutendsten Kenner sich darüber uneins sind, was unter Polyporus vaporarius verstanden werden muß), dann aber (auch wenn man unter „P. vaporarius“ eine ganze Gruppe nahverwandter Pilze verstehen will) sind diese sehr schwer und nur durch besondere Kenner von anderen in Häusern vorkommenden Polyporus-Arten unterscheidbar.

Um die neue Sachlage allgemein verständlich darzustellen: die Gattungen Merulius und Polyporus sind sich ungefähr ebenso nahestehend, wie Haselnußstrauch und Eiche. Bisher war es genügend, derart verschiedene Formenkreise auseinander zu halten. Nun aber gilt ein Zustand, welcher der Forderung entspricht, den Unterschied, und zwar den mikroskopischen Unterschied, zwischen den verschiedenen Eichenarten zu machen. Dazu ist die Forderung noch besonders erschwert dadurch, daß in der Praxis dem Gutachter nur äußerst selten die noch relativ erkenntlichen Fruchtkörper der Pilze, allermeist nur das sterile, wenig charakteristische Mycel vorliegt.

Dieser Forderung des Reichsgerichtes wird der normale gerichtliche Sachverständige nicht nachkommen können. Für das Baugewerbe aber ist der durch die Reichsgerichts-Entscheidung geschaffene Zustand geradezu eine Kalamität. Denn nicht nur vorhandener, festgestellter Merulius lacrymans, sondern auch Hausschwamm-Verdacht; nicht nur festgestellter Polyporus vaporarius, sondern auch der Verdacht, daß dieser Pilz vorhanden ist, müssen von jetzt ab bei jedem Verkauf angezeigt werden. Die Zahl der infolge Schwamm-Verdachtes minderwertigen Häuser muß ins Ungezählte wachsen, weil bei jedem Vorkommen von Trockenfäule der Verdacht vorliegt, daß Polyporus vaporarius die Ursache der Holzzermorschung sei. — (Schluß folgt.)

[4]) Alle diese Arten sind abgebildet und nach Vorkommen, Erkennung und Schädlichkeit genau beschrieben in meinem Buch über den Hausschwamm.

Entwurf zu einem freitragenden Hallendach in Holzkonstruktion von rd. 68 m Stützweite. (Abbild. S. 232.)

Für die Festhalle, welche in Leipzig für die Feier des Universitäts-Jubiläums in diesem Jahre errichtet wird, ist von dem kgl. Hofzimmermeister Baumeister Noack in Dresden ein Entwurf eingereicht worden, nach welchem die im Lichten 63,20 m weite und 148,90 m lange Festhalle mit einem freitragenden bogenförmigen Hallendach in Holzkonstruktion überdeckt werden sollte. Die Stadt Leipzig hatte für diese Halle eine dreischiffige Anlage mit 2 Reihen von Zwischenstützen vorgesehen, und es ist auch eine solche zur Ausführung nach dem Angebote einer Konstanzer Zeltbaufirma bestimmt worden, trotzdem die freie Ueberspannung des Raumes für eine Fest- und Kommershalle wegen der völlig freien Uebersicht unläugbare Vorzüge besitzt. Wie uns mitgeteilt wird, hat die Kostenfrage hier den Ausschlag gegeben, die von der erwähnten Zeltbaufirma besonders günstig gelöst werden konnte, da sie ihre Materialien für die Bauten der dem Universitäts-Jubiläum folgenden landwirtschaftlichen Ausstellung zum zweiten Male verwenden kann.

Da es sich bei der weitgespannten Holzhalle aber um ein durchaus ernstes Angebot handelt, und da der Entwurf derselben sowohl in der Konstruktion wie der äußeren Ausbildung Interesse bietet, so soll von unserem Grundsatze, im allgemeinen nur ausgeführte Bauwerke zuveröffentlichen, in diesem Falle abgegangen werden. Wir geben in unseren Abbildungen eine Ansicht und einen perspektivischen Einblick in die Halle, sowie eine Uebersichts-Zeichnung des Hallenbinders mit einigen Einzelheiten seiner konstruktiven Durchbildung wieder.

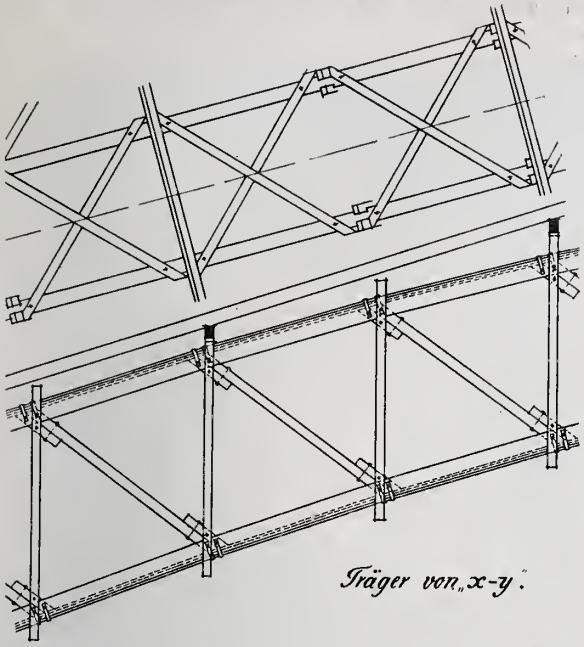
Die als Dreigelenk-Fachwerkbögen ausgebildeten Doppel-Binder haben Gurte von kastenförmigem Querschnitt, 67,75 m Stützweite von Mitte zu Mitte Gelenk und 10,85 m Pfeil. Ihr Abstand beträgt 13,35 m von M. z. M., die äußere Breite 2,05 m. Die Bogenhöhe im Scheitel beträgt etwa 1,70 m, im gefährlichsten Querschnitt rd. 2,90 m. Die ⊔-förmigen Gurte sind aus Bohlen zusammengesetzt und werden von den senkrechten Fachwerkstäben umfaßt, während die Schrägstäbe sich in die Gurte einschieben. Durch Verschraubung und umgelegte Eisenbänder werden die Knotenpunkte zusammengehalten. Die Gurte eines Doppelbinders sind auch in ihrer Ebene noch durch Gitterwerk versteift. An den Gelenken ist Eisen lediglich als Hilfsmittel zur Verbindung der einzelnen Teile verwendet gedacht. Die besonders auf Druck beanspruchten Teile an den Gelenken sollten in Hartholz ausgeführt werden, während im übrigen Fichtenholz vorgesehen war. Der Kämpferdruck beträgt dabei 61,25 t, die Beanspruchung der Gelenke ist jedoch nur 30—31 kg/qcm. Der Horizontalschub von 59,7 t wird durch Holzzangen aufgenommen, die im Erdboden liegen und die aus eingerammten Pfählen hergestellten Widerlager des Bogens verbinden. Es fällt dabei übrigens auf, daß die Widerlager selbst nicht durch Schrägstellung

---

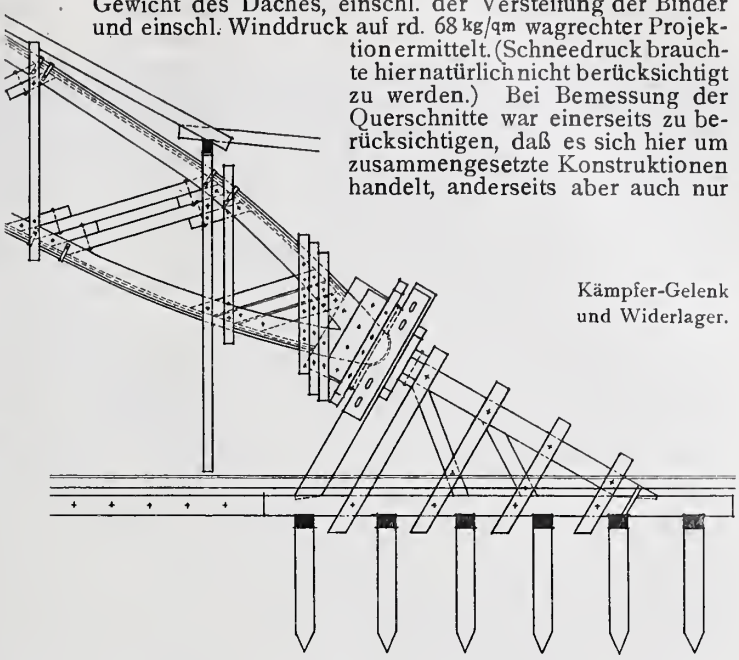
schlag, um das Werk des Bramante und des Michelangelo zu verbessern. Er meint, wenn er Papst wäre, ließe er Mauern und Marmor von einem Ende bis zum anderen mit einem grauen Anstrich versehen, dreiviertel der Fenster zumauern und die übrigen mit einer warmen durchscheinenden Farbe bemalen. Man wisse in Italien nicht das religiöse Halbdunkel der gotischen Kirchen des XII. Jahrhunderts zu schätzen. Capitol und Palatin sind ihm nur Hügel, keine Berge; den römischen Architekten des Palatin wirft er vor, zu wenig Aufmerksamkeit der Symmetrie in der gegenseitigen Beziehung der Gebäude zu einander, die oft zu nahe aufeinander ständen, gewidmet zu haben. Den Ausdruck des Moses von Michelangelo findet er barbarisch, die Größe des Kopfes sei die des Charlatanismus. Er fragt, was Michelangelo eigentlich in seinen 80 Jahren gearbeitet habe? Seine Gemälde seien sehr wenig zahlreich und seine Statuen noch seltener. Diesen seltsamen Kritiker bezeichnet Ampère als einen Barbaren, der sich seiner Barbarei rühme; als einen Wilden, der stolz, nackt und tätowiert unter den Denkmälern einer unbekannten Gesellschaft einhergehe. Er findet sich in dieser Beurteilung Roms mit Maupassant, der 1886 an seine Mutter schrieb, Rom sei schrecklich; das „Jüngste Gericht“ mache den Eindruck einer Messe-Leinwand, für eine Athleten-Bude durch einen unwissenden Kohlenbrenner gemalt. Sankt Peter sei sicher das größte Denkmal schlechten Geschmakkes, das je errichtet wurde. In den Museen nichts — als ein bewundernswerter Velasquez. Auch Stendhal ist in seinen „Römischen Spaziergängen (Promenades dans Rome)“ kein unbedingter Bewunderer der ewigen Stadt. Den Eintritt in Rom durch die Porta del Popolo findet er geringwertiger als den Eintritt in alle großen Städte, die er kennt, 1000 Meilen unter Berlin; vom Eintritt nach Paris durch den Arc de Triomphe gar nicht zu reden. „Die Pedanten“, schreibt er, „die im modernen Rom Gelegenheit gefunden haben, ihr Latein zu entfalten, haben uns überzeugt, daß es schön ist“. Stendhal wird in Rom melancholisch, für die erste Jugend, die noch voller Hoffnung ist, sei es unmöglich. Dennoch bewundert er von seinem Schreibtisch aus die Kuppel von St. Peter, in der orangefarbigen Abenddämmerung stehend. Nichts in der Welt sei mit diesem Anblick zu vergleichen; die Seele fühle sich angezogen und erhoben, ein ruhiges Glück durchdringe sie. Und doch konnte er, der voll Gegensätze ist, am 4. Januar 1817 schreiben, er habe 25 Tage damit zugebracht, das antike Rom zu bewundern und sich über das Rom der Priester zu erzürnen. Die römischen Hügel sind wie durch das Genie des Poussin gezeichnet; sie gewähren dem Auge ein ernstes, ja düsteres Vergnügen. „Nach meinem Gefühl ist Rom am schönsten an einem stürmischen Tage. Die schöne ruhige Sonne eines Frühlingstages steht ihm nicht. Hier gibt es nicht, wie in Neapel, ein entzückendes Meer, es fehlt die Wonne. Rom ist die Stadt der Gräber; das Glück, das man sich hier vorstellen kann, ist das düstere Glück der Leidenschaften und

der Pfähle besser befähigt worden sind, selbst einen größeren Teil des Schubes aufzunehmen.

Als Höchst-Belastung der Binder sind 67,6 kg auf 1 qm Grundfläche angenommen, und die Bogenform ist so gewählt, daß bei Vollast die Stützlinie mit der Bogenachse zusammenfällt, bei einseitiger Belastung auf der belasteten Seite innerhalb des Ober-, auf der unbelasteten innerhalb des Untergurtes verläuft. Bei dieser mittleren Belastung ist das Eigengewicht des Kastenbinders auf 189 kg/m, das Gewicht des Daches, einschl. der Versteifung der Binder und einschl. Winddruck auf rd. 68 kg/qm wagrechter Projektion ermittelt. (Schneedruck brauchte hier natürlich nicht berücksichtigt zu werden.) Bei Bemessung der Querschnitte war einerseits zu berücksichtigen, daß es sich hier um zusammengesetzte Konstruktionen handelt, anderseits aber auch nur um eine vorübergehende Benutzung des Baues. Bei Zugrundelegung einer Beanspruchung von 100—115 kg/qcm beträgt die tatsächliche Ausnutzung nur 80%.

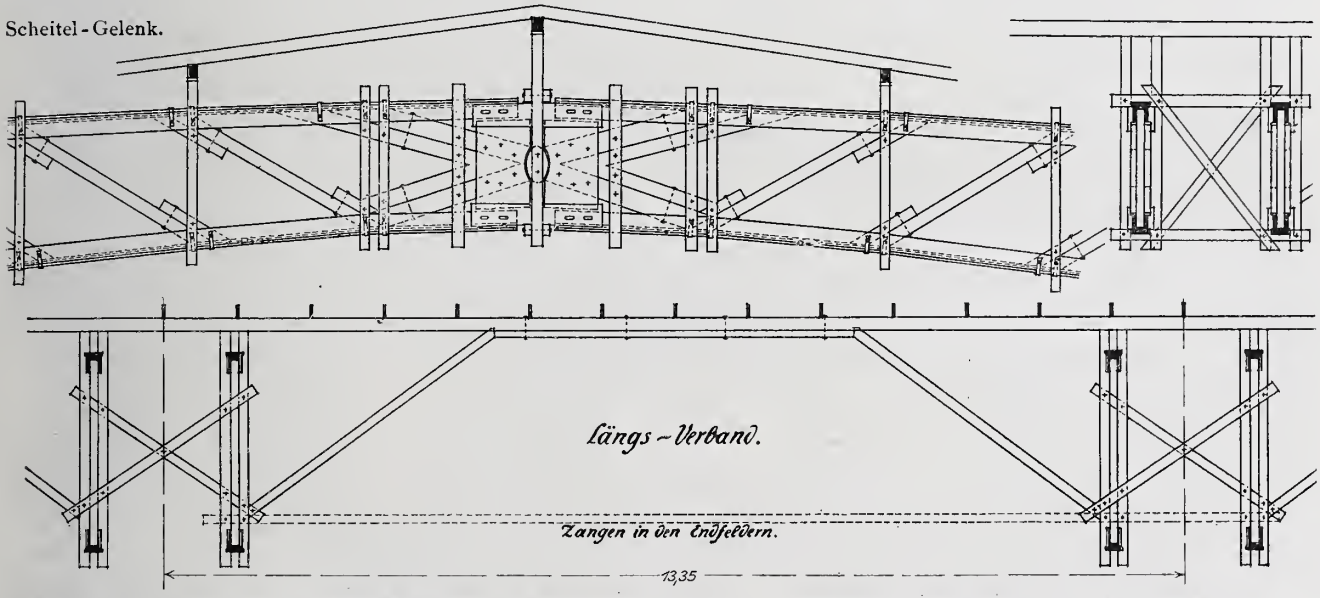


Träger von „x-y".



Kämpfer-Gelenk und Widerlager.

Scheitel-Gelenk.



Längs-Verband.

Zangen in den Endfeldern.

13,35

nicht die liebenswürdige Wonne des Ufers des Posilipp. Die Unabhängigkeit des Urteils Stendhal's kommt auch in dem Worte über die Baulust der römischen Kaiser zum Ausdruck, wenn er sagt, die Lust zum Bauen sei gleich der zur Jagd die einzige, die dem Menschen zu überlassen sei, der alles könne. Den Platz des Monte Cavallo vor dem Quirinal, den die Akademiker seit Alters wegen seiner Unregelmäßigkeit verurteilten, findet er als den schönsten Roms und der Welt; er sei sehr unregelmäßig, „das ist der Vorwurf, den ihm die Einfaltspinsel des angelernten Geschmackes (les nigauds à goût appris) machen."

Doch wir müssen Stendhal, der den Geschmack des Paradoxen liebt, verlassen, um kurz Ampère zu hören, der in seinen „Portraits de Rome à différents âges" schrieb, was ihm am heutigen Rom gefalle, sei, daß es dem Rom des Petrarca ähnlich sei; die gleichen verwüsteten Quartiere, die verlassenen Denkmäler, die mit den Trümmern der gestürzten Säulen bedeckten Vignen, die Büffel des Forum, und besonders die in moderne Gebäude eingebauten antiken Fragmente. Diese Gegensätze geben Rom einen Charakter, der es vor anderen Städten auszeichnet, den es aber täglich mehr verliert". Er verflucht die Begradigungen am Corso, die Aufräumungsarbeiten auf dem Forum des Trajan, die „faulen und unintelligenten Grabungen auf dem Forum romanum", kurz alle Arbeiten, welche Rom seinen Charakter und den Ruinen ihre Poesie nehmen (qui enlèvent à Rome sa physiognomie et aux ruines leur poésie). Auf die Wiederherstellungen ist er besonders schlecht zu sprechen; mit Hohn führt er das Wort eines Engländers an, das Kolosseum sei ein schöner Bau, wenn man es beendet hätte.

Widersprechend wie das Urteil der früheren Schriftsteller ist auch das Urteil der modernen. In dem Journal der Gebrüder Goncourt findet sich eine Stelle, in der der Charakter von Rom bezeichnet wird als „de l'histoire mangée par la nature". Diesem wahren Worte fügt Taine, der nüchterne Beobachter, das Urteil an, Rom sei schmutzig und traurig, aber nicht gemein. Renan dagegen wieder findet, daß Rom eine Zauberin sei („cette ville est une enchanteresse"). Für Zola steigen in Rom unaufhörlich Denkmäler über dem Staub von Denkmälern empor. Paul Bourget hat Rom in seinem „Cosmopolis" eigenartig behandelt, Anatole France beschrieb es 1903.

Wer es nicht weiß, kann schon aus diesen Schriftstellern erfahren, was Rom war, ist und sein wird. Als seine größte Gefahr wird nicht mit Unrecht die moderne italienische Megalomanie bezeichnet, die auch in dem Bebauungsplan des San Just di Teulada (No. 29) zum Durchbruch kommt. Kommt dieser zur Ausführung, dann behält Zola Recht: „Die Wahl Rom's, um aus ihm eine moderne Hauptstadt zu machen, war das große Unglück, an dem das junge Italien leidet ... Ohne Rom konnte Italien nicht sein, und mit Rom scheint es gegenwärtig schwer, daß es war". Sollte es in der Tat zur Niobe unter den Städten werden? —

Wie die Einzelheiten der Konstruktion erkennen lassen, ist der Längsverband zwischen den Bindern durch Sprengwerke hergestellt, die in den Endfeldern zur Aufnahme ihres Schubes Fußzangen erhalten haben. Außerdem ist für die ganze Länge der Halle ein Windverband in der Dachfläche vorgesehen. Für die Eindeckung selbst war wasserdichtes Segeltuch in Aussicht genommen. Die beiden Giebelseiten sollten als Holzfachwerke ausgeführt werden. Die den Langseiten der Halle vorgelagerten Wirtschaftsräume sind in der üblichen Weise als Holzfachwerke mit rauhem Bretterverschlag gedacht.

Die Kosten für Aufstellung, Vorhaltung und Abbruch der Konstruktion — einschl. der inneren Scheidewände, Abortanlagen, Tische und Bänke, jedoch ausschließlich Tapezierer-, Maler- und Dekorations-Arbeiten — wurden auf 102 783 M. veranschlagt. Bei einer Gesamt-Grundfläche von 12 448 qm ergibt das nur 8,26 M. auf 1 qm bebauter Fläche.

Es ist zu bedauern, daß diese Konstruktion nicht zur Ausführung gekommen ist. Sie würde Gelegenheit zu interessanten Beobachtungen namentlich auch über das Ineinanderpressen und die Setzung so weitgespannter, vielfach zusammengesetzter Holz-Konstruktionen gegeben haben. Ob die Durchbildung der Knoten nach dieser Richtung hin ausreichende Sicherheit geboten haben würde, läßt sich aus den uns zur Verfügung stehenden Angaben nicht beurteilen. Die Aufstellung und Einreichung des Entwurfes ist aber ein erfreuliches Zeichen dafür, daß die über Gebühr lange Zeit vernachlässigte Kunst des Holzbaues wieder mehr an Boden gewinnt und dem Holz als Baumaterial wieder größeres Vertrauen entgegen gebracht wird. —

Vermischtes.

Zur Stadtbauratswahl in Flensburg. Wie wir bereits mitgeteilt haben (No. 30, S. 200), hat der „Schleswig-Holsteinische Architekten- und Ingenieur-Verein" im Einvernehmen mit dem „Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine" bei den Stadtkollegien von Flensburg den Antrag gestellt, dem zu wählenden Stadtbaurat Sitz und Stimme im Magistrat zu geben. Dieser Antrag wurde abgelehnt.

Der von den Stadtverordneten Flensburgs gewählte Bewerber hat darauf die Wahl nicht angenommen, weil er auf eine Stadtbaurat-Stelle ohne Magistrats-Mitgliedschaft verzichtete, desgleichen die anderen Bewerber, auf die zurückgegriffen wurde. Die Stadtkollegien Flensburgs haben nunmehr dieselbe Stelle für einen Stadtbauinspektor ohne Magistrats-Mitgliedschaft ausgeschrieben. Der Stadt Flensburg wird damit kaum gedient sein, denn es werden sich schwerlich tüchtige Techniker finden, die sich unter diesen Umständen um die Stelle bewerben. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für die Gestaltung der Schloßbrunn-Anlagen in Karlsbad wird von der Stadtgemeinde für die deutsch-österreichischen Architekten zum 15. Juli d. J. erlassen. Es handelt sich um Entwürfe für eine Schloßbrunn-Trinkhalle, für einen Aufgang zum Schloßberg und für die Gestaltung der anschließenden Gelände. Bausumme etwa 140000 Kr. Es gelangen 3 Preise von 2500, 1500 und 1000 Kr. zur Verteilung; 2 nicht preisgekrönte Entwürfe können für je 400 Kr. angekauft werden. Die Gesamtsumme für Preise und Ankäufe kann auch in anderen Abstufungen verteilt werden. Unter den Preisrichtern die Hrn. Hofrat Prof. Karl König in Wien, Geh. Brt. Prof. Dr. Paul Wallot in Dresden, sowie Arch. A. Bayer und Baudir. F. Drobny in Karlsbad. Unterlagen gegen 10 Kr., die zurückerstattet werden, durch das Stadtbauamt Karlsbad. —

Wettbewerb Fassaden-Entwürfe Handwerkskammer Berlin. Eingelaufen sind 40 Entwürfe. Den I. Preis errangen die Architekten Meyer & Kreich, den II. Preis die Hrn. Heinz Becherer und Mathieu Bardenheuer, den III. Preis Hr. Fr. W. Tillmanns, sämtlich in Berlin. Der Entwurf mit dem Zeichen eines Hammers auf einem Schilde wurde zum Ankauf empfohlen. —

Wettbewerb Großherzog Friedrich-Denkmal Mannheim. Das Denkmal soll nach den Wünschen der Bewohner Mannheims „eine Bildnisstatue des verewigten Fürsten zum Mittelpunkt und hauptsächlichsten Gegenstand enthalten, die kommenden Geschlechtern ein getreues Bild seiner Persönlichkeit in der Tiefe ihres geschichtlichen Charakters überliefert". Im übrigen soll es den Bewerbern freistehen, der Bildnisstatue die Form zu geben, die ihnen künstlerisch und stofflich als die beste und wirkungsvollste erscheint. Das Denkmal soll am südöstlichen Ende des Platzes, auf einem von der Halbkreisstraße in den Platz vorspringenden Halbkreis-Rondell von 26 m Durchmesser, das 2,6 m über der vertieften Platzfläche liegt, so aufgestellt werden, daß es tunlichst an den Platz herantritt. Das Denkmal steht so frei gegen den Luftraum der in der Längsachse des Friedrich-Platzes sich entwickelnden Augusta-Anlage. In diesem Umstand sowie in der Forderung, daß das Denkmal nicht allein an seiner dem Wasserturm zugekehrten Vorderseite, sondern auch von der Augusta-Anlage her einen harmonischen Anblick darbieten soll, liegt voraussichtlich die Schwierigkeit der Aufgabe. Nach einem früheren Gedanken von Schmitz, der die architektonischen Umwandungen des Friedrich-Platzes geschaffen hat, war die Ueberbrückung des Luftraumes der Augusta-Anlage durch eine triumphbogenförmige Architektur, unter der das Reiterstandbild des Großherzogs Aufstellung finden sollte, angenommen. Dieser Gedanke ist in den Bedingungen bestimmt abgelehnt; er hätte aber die im Preisausschreiben gewünschte Möglichkeit gegeben, dem Denkmal außer der Nah-Wirkung auch eine tunlichst große Denkmal-Wirkung auf größere Entfernung hin, bis in die vor dem Platz hinziehende Ringstraße, zu geben. Nunmehr soll diese Wirkung dadurch versucht werden, daß es innerhalb der gegebenen Mittel den Bewerbern freigestellt ist, die Bildnisstatue in Verbindung mit einer Architektur zu bringen, deren Gestaltung völlig frei gegeben ist, bis zu einem gewissen Maße aber von der Masse und Form des Wasserturmes sowie der Größe des Platzes beeinflußt werden dürfte. Im übrigen steht es den Bewerbern frei, das Denkmal in der Richtung der Hauptachse des Platzes nach vorwärts oder rückwärts zu verschieben, je nachdem dies mit Rücksicht auf die Gestaltung und Wirkung für zweckmäßig erachtet wird, wie auch jede Aenderung der bestehenden Platzanlage gestattet wird, wenn Form und Anlage des Denkmals das erfordern. Als Material für die Statue und für den etwaigen weiteren Figurenschmuck ist Bronze, für die umgebende Architektur dauerhaftes, edles Gestein anzunehmen.

Wie die Verhältnisse liegen, ist die Aufgabe eine ebenso dankbare wie schwierige; denn es handelt sich, abgesehen von seinem künstlerischen Inhalt, darum, das Denkmal zu drei ernsten, ihre Rechte rücksichtslos geltend machenden Faktoren in eine harmonische Beziehung zu bringen und zwar zu der großen Fläche des Platzes, die durch die Anlagen, so geschickt sie sind, eine nur geringe Milderung in der weiten Wirkung erfahren hat; zu der hochragenden Masse des Wasserturmes und zu den recht beträchtlichen Massen der Kolonnaden-Häuser, die den Platz zu beiden Seiten des Denkmals einsäumen. Ob es möglich ist, mit der knappen Summe dem Denkmal die Massenwirkung zu geben, welche die genannten Umstände erfordern, erfüllt uns mit einigen Zweifeln und daher sehen wir dem Ausgang dieses bedeutenden Wettbewerbes mit Spannung entgegen. —

Inhalt: Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien. (Schluß.) — Der Widerschein Rom's bei den Schriftstellern von Montaigne bis Goethe, von Chateaubriand bis Anatole France. (Schluß.) — Zur Schwammfrage. — Entwurf zu einem freitragenden Hallendach in Holzkonstruktion von rd. 68 m Stützweite. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Hierzu eine Bildbeilage: Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Der Ausschuß zur Wahrung der Wettbewerbsgrundsätze des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine hat sich in seinen letzten Sitzungen mehrfach mit dem Programm für einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu einem Volksschulgebäude in Oels (Schlesien) beschäftigt. Während es den Bemühungen der technischen Preisrichter gelungen ist, den Magistrat von Oels zur Versendung eines Nachtrages zu dem ersten gänzlich ungenügenden Ausschreiben zu veranlassen, sind die weiteren Vorstellungen des Ausschusses betreffs Erhöhung der Preise, die nicht unerheblich gegen die nach der Gebührenordnung zur Verfügung zu stellenden Mittel abweichen, leider erfolglos geblieben, was wir hiermit zur Kenntnis der Fachgenossenschaft bringen. —

Der Ausschuß zur Wahrung der Wettbewerbsgrundsätze des Verbandes:
Der Vorsitzende: F. Körte. Der Geschäftsführer: Franz Franzius.

VILLA G. IN DRESDEN-NEUSTADT. * ARCHITEKT: MARTIN PIETZSCH IN DRESDEN-BLASEWITZ. * ANSICHT DER DIELE. * * * * * * * * *

DEUTSCHE * * * BAUZEITUNG * * *
XLIII. JAHRG. 1909 * No. 36.

DEUTSCHE BAUZEITUNG
XLIII. JAHRGANG. № 36. BERLIN, DEN 5. MAI 1909.

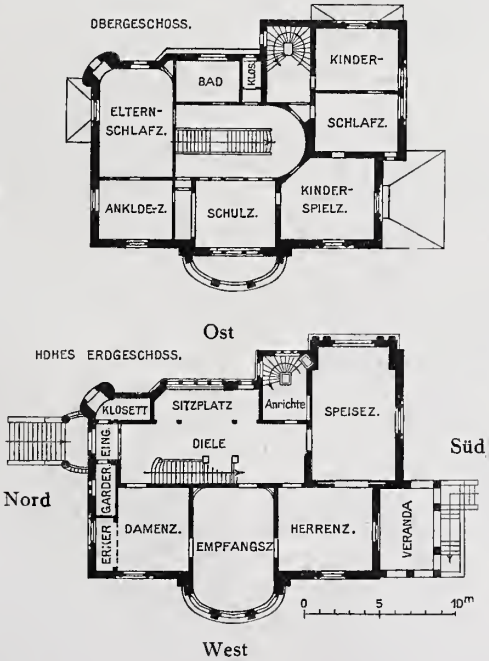
Villa G. in Dresden-Neustadt.

Architekt: Martin Pietzsch in Dresden-Blasewitz.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 240 und 241.

Die Grundriß-Anlage der hier dargestellten Stadt-Villa in Dresden-Neustadt war von der unregelmäßigen, durch einspringende Nachbar-Grundstücke beengten Baustelle derart abhängig, daß an drei Seiten des Hauses nur die vorschriftsmäßigen Abstände von der Nachbargrenze eingehalten werden konnten. Von diesen Verhältnissen der Baustelle ist namentlich die sonst unverständliche Ostseite beeinflußt worden.

Die dem Architekten durch den Bauherrn erteilten Wünsche forderten von diesem eine herrschaftliche Villa von einfacher, vornehmer Gestaltung. Das Haus erhebt sich in einem Untergeschoß, zwei Vollgeschossen und einem teilweise ausgebauten Dachgeschoß. Das Sockel-Geschoß enthält die Wirtschaftsräume und eine Hausmeister-Wohnung; unter ihm ist noch ein Wirtschaftskeller angelegt. Das hohe Erdgeschoß wird an der Nordseite über eine Freitreppe durch einen kleinen Vorraum betreten, an dem Klosett und Garderobe liegen. Die Wohnräume, bestehend aus Damenzimmer mit Erker, Empfangszimmer, Herrenzimmer mit vorgelagerter Veranda und Speisezimmer mit Anrichte und Nebentreppe, gruppieren sich um die langgestreckte eingeschossige, eigenartig gestaltete Diele, von welcher nach einem Wunsche des Bauherrn die Haupttreppe in einem Lauf zum Ober-Geschoß emporführt. Die im Obergeschoß gebildete halbkreisförmig abgeschlossene Diele wird durch ein Oberlicht mit Bleiverglasung und leichter Farbengebung erhellt. Um diese Diele sind angeordnet das Eltern-Schlaf- nebst Ankleidezimmer, die Kinder-Schlaf-Zimmer, das Kinder-Spielzimmer, sowie das Schul-Zimmer. Das Speise- und das Empfangszimmer haben eine über die Fassadenflucht vortretende Erweiterung erhalten, die zugleich zur Gliederung der betreffenden Fassaden dient. Die Erweiterung des Speisezimmers tritt an der Ostfassade als abgedeckter Vorbau in die Erscheinung, während der elliptische Ausbau des Empfangszimmers an der Westseite im Obergeschoß als Balkon ausgebildet ist.



Das Aeußere ist mit Ausnahme des Sockel-Geschosses als Putzbau errichtet; das Sockel-Geschoß ist aus Quadern aus Elbsandstein gefügt. In den aufgehenden Geschossen sind lediglich die bescheidenen architektonischen Gliederungen aus Werkstein erstellt, sodaß die Putzfläche, die vorwiegend von wagrechten geraden oder leicht geschwungenen Linien eingerahmt wird, die Kunstform der Villa beherrscht. Das Material für die Putzflächen ist Lithin, aus dem auch die feinen ornamentalen Teile modelliert wurden. Die Verbindung mit dem Garten vermittelt an der Südseite des Gebäudes eine von einfachen Steinpfeilern getragene, mit Schiefer abgedeckte Veranda; ihre Eckpfeiler erhielten als Kopf reichen figürlichen Schmuck (S. 241). Auch vor dem Haupteingang erhebt sich ein offener, den Eingang schützender, schiefergedeckter steinerner Vorbau.

Der Hauptraum des Inneren ist die auf unserer Bildbeilage dargestellte Diele; diese ist an der Ostseite durch einen unter kleingeteilten Fenstern angeordneten behaglichen Sitzplatz erweitert. Decken und Wände wurden mit Pitchpine-Holz verkleidet und erhielten an wenigen Stellen etwas Vergoldung. Die Köpfe und Füße der großen Pfeiler wurden durch einfache Schnitzereien ausgezeichnet. Stark vortretende Profilierungen wurden wegen der Staubablagerung tunlichst vermieden. Um die Ost- und die Westseite der Diele zieht sich ein niederes, von der Nebentreppe aus zugängliches Galerie-Geschoß, welches als Schrankraum und zu Aufbewahrungszwecken dient. Auch das Speisezimmer erhielt an Decke und Wänden braun gebeizte Holzverkleidung. Im übrigen wurde bei der Ausstattung der Innenräume hinsichtlich des Materiales und der Kunstformen dieselbe Zurückhaltung beobachtet, die das Aeußere auszeichnet.

Die Baukosten des Hauses betrugen ohne die Kosten für die Garten-Anlagen rd. 140000 M. —

Die Stellung der Architekten und Ingenieure in den öffentlichen und privaten Verwaltungen.

Der „Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ hat im Laufe dieses Winters unter obigem Titel eine Denkschrift*) herausgegeben, die in einer Zeit, da die preußische Regierung der Reform der gesamten Verwaltung nahe zu treten beabsichtigt, als Ausdruck der Ansichten der durch diesen Verband vertretenen Technikerschaft beachtenswerte Fingerzeige über deren Wünsche und Ziele bei der Durchbildung reformatorischer Maßnahmen darbietet. Die Technik ist in der ganzen Welt ein so mächtiger Kulturfaktor geworden, daß neuerdings auch in Deutschland das Mißverhältnis in der Beteiligung ihrer Jünger an der Pflege und wirtschaftlichen Nutzbarmachung ihrer eigenen Schöpfungen gegenüber den bisher fast alleinigen Inhabern der Verwaltungs-Aemter, den juristisch vorgebildeten Beamten, auch der Allgemeinheit mehr und mehr zum Bewußtsein kommt. In der vorliegenden Denkschrift wird indes nicht allein der fest eingewurzelten Autorität althergebrachter Verwaltungs-Einrichtungen die Schuld an diesem Uebelstand beigemessen; es wird ebenso klar ausgesprochen, daß den Techniker teils die Lust am Neuschaffen auf seinem eigenen Gebiete, aber auch die einseitige Ansicht, Befähigung zu diesen bedeute gleichzeitig auch Befähigung zum Verwalten, davon abhielten, sich in einer den modernen Anforderungen nach jeder Richtung gerecht werdenden Weise für den großen Kampf um seine richtige Stellung im Wirtschaftsleben vorzubereiten.

Die Ziele der kommenden Generation der Technik werden kurz so dargelegt: „Die Technik als solche zu schaffen und zu entwickeln, ist die Arbeit der Architekten und Ingenieure des 19. Jahrhunderts gewesen. Die Technik auch als Kulturfaktor, das heißt in ihren sozialen und geistigen Beziehungen und Wirkungen zu beobachten und zu regeln, ist die Aufgabe, die für die Architekten und Ingenieure des 20. Jahrhunderts hinzutreten muß“.

Der im Laufe des letzten Jahrzehntes in technischen Kreisen eingetretene tiefgehende Umschwung hat mit den oben kurz gekennzeichneten Vorurteilen gegen eine über die eigentliche Technik hinausgehende Vorbildung gründlich aufgeräumt, und aus der Erkenntnis dieser Tatsache bringt der Redner der Danziger Wanderversammlung, der Verbands-Vorsitzende Hr. Reverdy-München, als ersten Hauptwunsch der Techniker: „Der Unterrichtsbetrieb der Technischen Hochschulen ist so einzurichten, daß die Studierenden die Möglichkeit einer harmonischen, weitere Lehrgebiete einschließenden Ausbildung gewinnen, die sie befähigt, über die Grenzen der eigentlichen technischen Tätigkeit hinaus, immer aber auf deren Grundlage sich tätig, regelnd und leitend an der Pflege und Hebung unseres nationalen Kulturzustandes zu beteiligen“.

Wohl ist auch auf den Technischen Hochschulen schon längst Gelegenheit zum Hören der unter soziologischen und kulturellen Wissenschaften zusammengefaßten Disziplinen der Wirtschaftslehre, Rechtskunde, der modernen Sozialwissenschaften, Aesthetik, Ethik und Philosophie gegeben; die technische Praxis selbst aber forderte „bis in die neueste Zeit hinein von den rein technischen Wissenschaften rascheste Entwicklung, eifrigsten Fortschritt und damit Einschränkung der Lehrer und der Studierenden auf diese Wissenschaften“. Daß das nicht genügen konnte, bewiesen schon einfache technische Aufgaben, die Kompromisse zwischen Forderungen rein technischer und soziologischer Beschaffenheit nötig machten; fortdauernde technische Leistungen aber, wie der Bau ausgedehnter Verkehrs-Netze, Stadterweiterungen, Flußkorrektionen und ferner Betriebe von Eisenbahnen und Fabriken wiesen noch viel mehr auf die Notwendigkeit hin, an ihrer Spitze Männer zu haben, „die durch Naturanlage, Vorbildung und Uebung befähigt waren, jene immer stärker und rascher sich geltend machenden Regungen — nach verständnisvollem Abwägen der Forderungen all der genannten verschiedenen Gebiete nämlich — auf kürzestem Wege einem Ziele zuzuführen“.

Obwohl es als das Natürlichste erschienen wäre, daß diese Aufgaben, wie das im Auslande fast überall zum Nutzen der Aufgaben selbst sowohl wie der Allgemeinheit der Fall ist, durch den schaffenden Techniker gelöst wurden, hat sich bei uns die Mehrzahl der Techniker teils gezwungen, teils freiwillig einer die restlose Lösung ihrer größten Aufgaben unmöglich machenden Einseitigkeit gefangen gegeben, indem sie sich zu sehr vor allem von den soziologischen Wissenschaften fern hielt.

So und noch viel eindringlicher wird an dem Wesen unserer Techniker rückhaltlose Selbstkritik geübt, ehe ihnen gezeigt wird, welche Wege sie zu der Stellung in der sie umgebenden Welt führen werden, die sie selbst erstreben und deren innere Berechtigung sie aus dem Wesen ihrer Tätigkeit als einer in hohem Grade kulturellen ableiten.

Selbstverständlich sollen nicht alle jungen Techniker diese Wege gehen, denn es wird stets ein großer Bedarf an solchen vorhanden bleiben, die in der reinen Technik aufgehen müssen; aber denen, die sie gehen können und wollen, sollen sie geebnet werden. Das hat schon auf den Mittelschulen — Gymnasien usw. zu beginnen; dann aber hat auf der Hochschule selbst für diejenigen Studierenden, die sich später der Verwaltung in öffentlichen und privaten Unternehmungen widmen wollen, das Maß der rein technischen Wissenschaften eine wesentliche Einschränkung zu erfahren, denn eine Verlängerung des Hochschul-Studiums muß unbedingt vermieden werden. Durch eine solche Einschränkung wird zugleich die Gefahr einer zu frühen Spezialisierung vermieden und die Aufnahme soziologischer und kultureller Fächer ermöglicht.

Nun muß den so Vorbereiteten seitens der Praxis die Möglichkeit weiterer Ausbildung gegeben werden; die private Verwaltung wird sich hierzu leichter bereit finden, weil freier organisiert als die öffentliche, die ihre Einrichtung aus Zeiten übernommen hat, in denen man eine Technik nicht kannte. Aus ihrer eigenen Enstehungsgeschichte erklärt sich zwar das Vorherrschen des juristischen Elementes in der öffentlichen Verwaltung, es kann aber durch sie den Anforderungen der Neuzeit gegenüber nicht gerechtfertigt werden, denn nicht das Studium der Rechtswissenschaften allein gibt diese Berechtigung, sondern leider die „ausschließlich den Juristen zugestandene praktische Uebung in der Verwaltungstätigkeit“.

Die Verwaltung selbst hat ihre eigenen Mängel auch längst klar erkannt und sucht ihnen nach Möglichkeit dadurch abzuhelfen, daß sie ihre Beamte in häufige Berührung mit Industrie und Technik im weitesten Sinne des Wortes bringt. Eine ähnliche Unterstützung für die Techniker fordert die Denkschrift mit den vom „Verein deutscher Ingenieure“ übernommenen Worten: „Wir wünschen, daß den Diplom-Ingenieuren an allen staatlichen, kommunalen und privaten Stellen Gelegenheit zur Verwaltungs-Ausübung geboten werde“.

Zum Schluß des Hauptteiles charakterisiert die Denkschrift die Verwaltung der Zukunft als eine solche, die ihre Stellen nicht einseitig einer Berufsklasse offen halten wird, sondern die sich die Tüchtigsten aller für ihre Zwecke zu eigen machen wird; sie weist einen etwaigen Verdacht, die Ausübung der Verwaltung für die Zukunft nur dem Techniker vorbehalten zu wollen, damit zurück, daß sie die Forderung aufstellt, es müßten „die Aemter der staatlichen und kommunalen Verwaltungen den Akademikern aller Berufsklassen zugänglich gemacht werden, sofern sie sich die entsprechenden Kenntnisse erworben haben“.

Weiter auf den Inhalt der äußerst interessanten und sorgfältig ausgearbeiteten Schrift einzugehen, ist hier leider nicht der Platz. Es ist aber sehr zu hoffen, daß insbesondere auch die den Schluß bildenden Erläuterungen zu den hier hervorgehobenen und nachher in etwas veränderter Form wiederholten Hauptsätzen eine Saat bilden werden, die den Schlußwunsch des Verbands-Vorsitzenden in Erfüllung gehen lassen werde, daß die ganze Schrift dem Wohle des Vaterlandes dienen möge. — —s.

*) Die Denkschrift enthält die über dieses Thema auf der Abgeordneten-Versammlung des Verbandes in Danzig 1908 gehaltene Rede des Verbandsvorsitzenden Hrn. Ing. Reverdy, München (abgedruckt „Dtsche. Bauztg.“ Jahrg. 1908 S. 495), die anschließende Besprechung und eine Reihe von Leitsätzen nebst Erläuterungen, die auf Grund der Verhandlungen von einem durch die Abgeordneten-Versammlung eingesetzten Ausschuß aufgestellt worden sind.

Zur Schwammfrage. (Schluß.)

II. Ueber Hausschwamm.

Eine Veröffentlichung über Hausschwamm von Hrn. Dr. Falk in der „Zeitschrift für Hygiene und Infektions-Krankheiten“, Bd. 55, erregte wegen der großen wirtschaftlichen Bedeutung des Gegenstandes die Aufmerksamkeit weiterer Kreise um so mehr, als in dem Aufsatz auf Grund der mitgeteilten Ergebnisse über angestellte Versuche die Ansicht ausgesprochen wurde, daß es möglich sei, ein Haus, in welchem Schwammerkrankungen festgestellt wurden, dadurch zu sanieren, daß das Holz und Mauerwerk des Gebäudes durch Erwärmung auf eine Temperatur gebracht wird, bei welcher die Schwammgebilde nach den Falk'schen Versuchen mit Sicherheit absterben sollen, das sind Temperaturen von 30—40° Celsius.

Vorsichtigerweise schließt Hr. Dr. Falk jenen Aufsatz mit der Frage, ob es möglich sein werde, einem Hause bezw. einzelnen Teilen desselben durchweg eine Temperatur von 30—40° zu geben, insbesondere ob dies mit Hilfe der im

Hause gegebenen Heizvorrichtungen möglich sei? Dies sei Sache der Technik, welcher er seine Befunde zur Prüfung und Anwendung in der Praxis übergebe.

Unterzeichneter nahm infolge umfangreicher Beobachtungen und Untersuchungen schwammkranker Häuser Anlaß, den Falk'schen Aufsatz in der „Zeitschrift für Hygiene und Infektionskrankheiten" einer Beurteilung vom bautechnischen Standpunkte zu unterziehen, wies insbesondere darauf hin, daß aus der Falk'schen Veröffentlichung nicht zu ersehen sei, einesteils die Angabe des Feuchtigkeitsgrades des Nährbodens, worauf die bei verschiedenen Temperaturen beobachteten Schwammbildungen wuchsen und durch Wärme getötet wurden, besonders aber andernteils auch der Feuchtigkeitsgrad der die Gebilde umgebenden Luft. Dies ist deshalb nötig, weil durch zahlreiche Beobachtungen aller Orten festgestellt wurde, daß die in einem Neubau entwickelten Schwammfasern unter normalen Verhältnissen auch bei niedrigeren Temperaturen als 30—40° stets im Laufe der ersten Jahre verkümmern, wenn sie nicht durch ihre örtliche Lage oder besondere dauernde Zuführung von Feuchtigkeit am Leben erhalten wurden. Aufgabe der Bautechnik sei es, solche Vorkommnisse auszuschalten, also, soweit Holz im Gebäude verwendet wird, für eine vollkommene Isolierung desselben gegen Zutritt von Feuchtigkeit zu sorgen.

Daneben wurde vom Unterzeichneten darauf hingewiesen, daß mehr als bisher auf die Verwendung trocknen Holzes beim Hausbau zu achten sei und es wurde die keineswegs unerreichbare Forderung gestellt, daß zu den Balkenlagen usw. nur Holz verwendet werde, welches etwa 1 Jahr lang vor der Verwendung unter Schuppen luftig gestapelt worden ist. Sonstige in Zweifel gezogene Mitteilungen der ersten Falk'schen Veröffentlichung mögen hier übergangen werden. —

Eine zweite, umfangreichere Veröffentlichung des Hrn. Dr. Falk ist nun in den „Hausschwamm-Forschungen" einer amtlichen Veröffentlichung, Verlag Gustav Fischer in Jena, Heft I, erschienen.

Nach dieser Veröffentlichung sind die Versuche der Entwickelung bezw. Abtötung von Schwamm durch Wärme in Glasröhren von etwa 2,5 cm Durchmesser und 30 cm Länge gemacht worden, in welchen sich das Wachstum des Schwamms auf einem Nährboden von Gelatine mit Malzzusatz innerhalb doppelwandiger Blechkasten vollzog, welche auf bestimmten bezw. absichtlich veränderten Temperaturen gehalten wurden. Die Verhältnisse liegen dabei also wesentlich anders, als im schwammerkrankten Hause, wo die Schwammgebilde sich am Balkenholz entlang ziehen, in welches sie Mycelstränge hineintreiben. Daß aber ein Schwammgebilde auf einem nur wenige Millimeter starken Nährboden von Gelatine schneller abtrocknet als ein anderes, welches seine Saugfäden zentimetertief in Holz eingetrieben hat, dürfte auf der Hand liegen. Ebenso ist es sehr zweifelhaft, ob die das Gebilde umgebende Luft in einem derartigen Blechkasten annähernd so reich an Feuchtigkeit ist und bleibt; wie der Luftraum in einer Balkenlage, welchem aus den Mauern, dem Holze und oft auch aus der Lehmfüllung usw. Feuchtigkeit zugeführt wird, und welche daher ebenso wie Mauern und Balken der allmählichen natürlichen Austrocknung noch nicht unterworfen war.

Solche Laboratorienversuche haben für die Lösung der vorliegend hochwichtigen Frage der wirksamen Bekämpfung des Hausschwammes nur geringen Wert; dazu müßten sie sich viel mehr den praktischen Verhältnissen anpassen, unter welchen in einem Hause Hausschwamm entsteht und vergeht.

Unterzeichneter hatte in dem erwähnten, der ersten Falk'schen Veröffentlichung entgegen tretenden Aufsatz dem Bedenken Ausdruck gegeben, ob es möglich sein werde, ein Haus soweit zu durchheizen, daß sich auch im Inneren der geschlossenen Balkendecken Temperaturen bis zu 40° C. bilden und, ob solche Temperatur beispielsweise auch im Inneren der in den Mauern steckenden Balkenköpfe nachgewiesen werden könnte? Dabei wurde darauf hingewiesen, daß, wenn dies wirklich gelingen sollte, durch solches Trocknungsverfahren andere Bauarbeiten, Tischler-, Maler-, Tapezierarbeiten großen Schädigungen ausgesetzt sein könnten. Daß solche hohe Temperatur nicht durch die gewöhnlichen Heizvorrichtungen der Häuser, wie Hr. Dr. Falk in Frage zieht, erreichbar ist, war natürlich von vornherein einleuchtend.

Es ist dem Unterzeichneten vor allem zweifelhaft geblieben, ob die von Dr. Falk angegebenen Temperaturen für die Abtötung des Hausschwammes in einem Gebäude einesteils überhaupt ausreichend seien (wie vorstehend bereits angedeutet wurde) und ob andernteils nicht durch die treibhausartige feuchte Wärme die weitere Entwicklung des Schwammes gefördert werde, also ein weit größerer Schaden angerichtet wird, als verhütet werden soll.

Unterzeichneter ist jetzt in der Lage, drei Fälle mitzuteilen, welche als volle Bestätigung dieser Bedenken gelten müssen und es erscheint als notwendig, mit der Veröffentlichung dieser Fälle, wenn auch ohne Nennung von Ort und Namen, nicht zurückzuhalten, weil die Falk'sche Veröffentlichung sowohl in die Fachpresse als auch in die Tagespresse gelangt ist und als ein scheinbar überaus einfaches Mittel zur Vernichtung des Hausschwammes empfohlen wurde.

Bei dem Neubau eines vierstöckigen Kontorhauses hatte man die Fußböden aller Stockwerke aus Gipsestrich gebildet, welcher auf die Holzbalken und deren Zwischendecken aufgelegt worden war. Um eine schnellere Durchtrocknung des Gebäudes zu erzielen und dem Auftreten von Schwamm in den Balkenlagen zu begegnen, wurden alle Räume bei geschlossenen Fenstern durch Einstellen von Kokskörben wochenlang so stark geheizt, daß die Hitze namentlich dicht unter den Balkenlagen, wenn man auf einer Leiter bis zur Decke der Räume hoch stieg, „unerträglich" war, wie ein Angestellter, welcher ohne Interesse zur Sache war, bekundet hatte. Der Gipsestrich hat das Entweichen von Feuchtigkeit nach oben natürlich noch energischer als ein Holzfußboden behindert.

Durch dieses Heizverfahren war in den Balkenlagen eine so starke Schwamm-Vegetation erzeugt worden, daß stellenweise eine Senkung der Balken eintrat, welche durch den Schwamm ihre Tragfähigkeit verloren hatten. Der Gipsestrich der Fußböden wurde aufgestemmt und nun erst zeigte sich eine so hochgradige Schwamm-Entwicklung, wie sie sonst in Gebäuden nur zuweilen unter Badezimmern oder ähnlichen Räumen gefunden worden ist. Infolge dieser Entdeckung mußte das schon in Gebrauch genommene Gebäude seinen Zwecken stückweise wieder entzogen werden, und mit einem Kostenaufwande von rd. 30000 M. wurden massive Stein-Eisendecken hergestellt.

Aehnliches wurde vom Unterzeichneten in einer Villa beobachtet, welche ebenfalls zum Zweck der schnelleren Fertigstellung künstlich ausgetrocknet worden war. Diese Austrocknung erfolgte vor der Fertigstellung des Gebäudes unter Anwendung einer Notverglasung für die Fenster und ebenfalls unter Verwendung von Kokskörben.

Bei dem dritten Fall handelt es sich um ein städtisches Wohnhaus in einem Vorort, wo über einem massiv überdeckten Kellergeschoß vier Wohngeschosse mit Holzbalken-Decken liegen. Damit der Bau schnell bezogen werden konnte, einigten sich der Besteller und der Gewerksmeister dahin, eine künstliche Durchheizung seitens einer Firma vornehmen zu lassen, welche das künstliche Austrocknen von Neubauten als Spezialität betreibt und in ihrem Prospekte die Zusicherung ausspricht, „daß man sich durch Anwendung des Verfahrens vor Vernichtung des Neubaues durch Schwamm schütze, da der außerordentlich hohe Grad der erzielten Trockenheit das Auftreten solcher Schäden vollständig ausschließe."

Das Haus hat etwa 400 qm Grundfläche und die Heizarbeit beanspruchte einen Kostenaufwand von rd. 3000 M. Die Fenster wurden, soweit sie nicht schon verglast waren, dicht verhängt und während des wochenlang fortgesetzten Heizens wurden Temperaturen von 80 ja 100° in den Räumen beobachtet. Dabei erfolgte diese Arbeit noch zurzeit des Rohbaues, als also zwar die Wände bereits geputzt, die Staakung in die Balkenfache eingeschnitten und eine Lehmfüllung auf die Staaken aufgebracht, dagegen die Fußböden noch nicht gelegt waren. Das Holz der Balken befand sich also zurzeit des Heizens noch nicht zwischen dem Deckenputze einerseits und dem mit Oel gestrichenen Fußboden anderseits, wie in einem abgeschlossenen Raume. Durch das Heizverfahren war anscheinend alles völlig durchtrocknet, der Putz der Decken und der Drahtputzwände hatte sogar durch Rissigwerden Schaden gelitten.

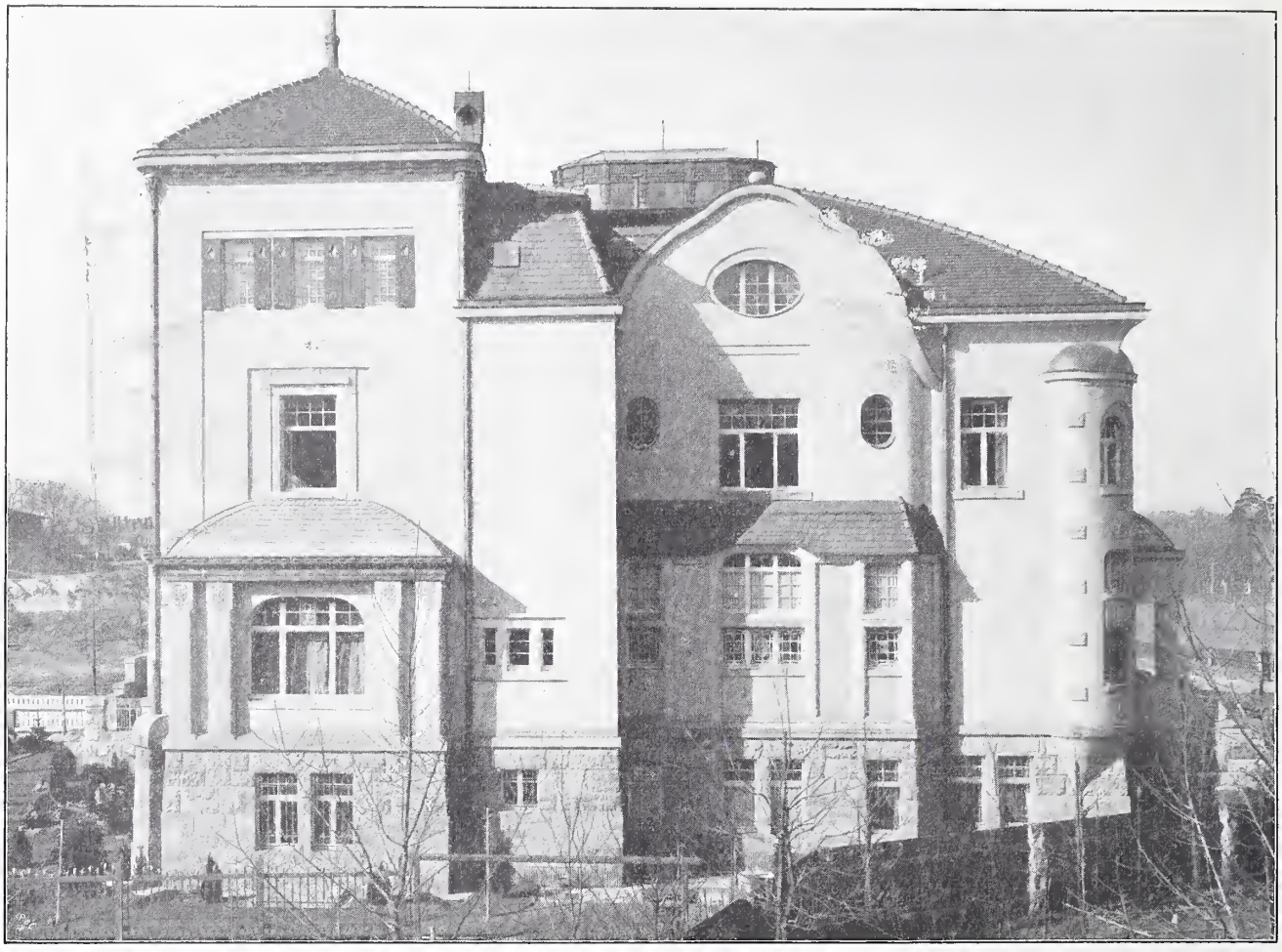
Nachdem der Bau so nach dem Glauben der Beteiligten völlig durchtrocknet war, also nach der Auffassung des Hrn. Dr. Falk wohl alle etwa im Entstehen begriffenen Schwammbildungen abgetötet sein mußten, wurden die Fußböden gelegt, das Haus fertig gemacht und seinen Zwecken übergeben. Nach $1^1/_2$ Jahren machte sich gleichwohl an mehreren Stellen in allen Stockwerken ein Brüchigwerden der Fußbodenbretter bemerkbar und beim Aufbrechen derselben wurde vom Unterzeichneten ermittelt, daß die eingemauerten Balkenköpfe vornehmlich als die Entstehungsursache der Schwammbildungen anzusehen waren.

Die Mauern und das in denselben liegende Holz der Balkenköpfe waren nicht so weit durchheizt worden, daß das Abtöten des Schwammes eingetreten war, obgleich er sich doch kurz nach Errichtung des Hauses erst in seinem Anfangsstadium hatte befinden können. Im Gegenteil scheint die Fortentwicklung des Schwammes im Inneren des Balkenholzes gerade unter der Einwirkung der Wärme gefördert worden zu sein.

Es wurde in diesem Hause notwendig, alle Fußboden nach einander aufzunehmen, die Balkenköpfe vom umgebenden Mauerwerk und allen erkrankten Teilen zu befreien, durch Anbolzen von Halbhölzern oder Bohlen zu armieren und mit trockenem Mauermaterial zu umgeben, bevor die Fußböden, soweit sie überhaupt wieder verwendet werden durften, von neuem aufgelegt wurden.

Diese Erfahrungen lehren, daß das von Dr. Falk empfohlene Verfahren in der Praxis versagt hat und daß davor dringlich gewarnt werden muß. Uebrigens darf nicht unerwähnt bleiben, daß die Versuche, dem Hausschwamm durch Wärme beizukommen, nicht neu und nicht zuerst durch Dr. Falk angeregt worden sind, denn in Berlin beschäftigen sich schon seit etwa 10 Jahren Sonderfirmen mit dieser Arbeit, über deren Erfolg aber wenig in die Oeffentlichkeit gekommen ist. Diesem Verfahren schien durch die Angabe bestimmter und nicht hoher Abtötungs-Temperaturen durch Dr. Falk erheblich Vorschub geleistet zu werden.

Die weiteren Studien zur Bekämpfung des Hausschwammes müssen sich nach Ansicht des Unterzeichneten neben solchen Laboratorien-Versuchen rein botanischer Art darauf richten, die wissenschaftlichen Beobachtungen mehr den wirklichen Verhältnissen in den Häusern anzupassen, am besten durch Errichtung kleiner Versuchsbauten zu diesem Zweck. Unterzeichneter vertritt die Ansicht, daß der ganzen Schwammklage am wirksamsten durch Verwendung gut durchgetrockneten Holzes zu den Balkenlagen entgegen getreten wird und dadurch, daß das Holz von allen denjenigen Bauteilen ferngehalten wird, welche einer dauernden oder auch nur wiederholt vorübergehenden Annässung ausgesetzt sind. Dies würde durch solche Versuchsbauten bewiesen werden. — E. Dietrich.



Villa G. in Dresden-Neustadt. Architekt: Martin Pietzsch in Dresden-Blasewitz. Ost-Ansicht.

Vereine.

Im Arch.- u. Ing.-Verein zu Frankfurt a. M. sprach am 7. Dez. 1908 Hr. Arch. Rud. Linnemann über die „Bau-Ausstellungen zu München und Darmstadt". Er begrüßt gegenüber dem anderwärts behaupteten „Zuviel" beide Darbietungen als willkommene Gelegenheiten zum Ueberblick über die nachfolgend von ihm beurteilten Bestrebungen. München erschien ihm auch diesmal als Zentrum der angewandten Kunst in Deutschland mit abermals erbrachtem Beweis feinen Geschmackes. Seit der dortigen Kunstschau von 1898 zeige sich deutlich ein Einlenken in ruhigere Bahnen, namentlich in Ueberwindung der Auswüchse der neunziger Jahre. Deutliche Anzeichen dafür, daß die Maler die erste Anregung zum Umschwung gegeben, seien auch jetzt wahrzunehmen. An den Bauten sei Harmonie, Zweckmäßigkeit und Material Gerechtigkeit zu rühmen. Ihrer würdig sei auch die malerische, farbenfrohe Ausschmückung durch Herterich, Becker, Erler u. a., und auch die Skulpturen stünden auf der Höhe der Zeit. Besonders wird der Werke Hildebrand's im Hain dabei gedacht. Von Architekturen im Park werden Littmann's Künstler-Theater und Zell's ländliches Gasthaus besonders hervorgehoben und des allenthalben bemerkbaren Einflusses Gabriel Seidl's gedacht. Besonders tüchtig seien die bayerischen Fachschulen vertreten gewesen; bei den Gruppen im Inneren waren die der Mode und dem Sport gewidmeten Abteilungen hervorragend.

In Darmstadt springt gegenüber der Ausstellung vor 7 Jahren, welche die originellen Bauten der Mathilden-Höhe, namentlich die ihres Führers Olbrich brachte, ins Auge, daß zu den noch dort vorhandenen Angehörigen der Künstler-Kolonie das durch dieselben allerdings stark beeinflußte ganze Hessen getreten ist. Bei Betrachtung des Hauptzuganges, des Platanen-Haines und des sich daran schließenden Hochzeitsturmes Olbrich's, eines daran sich reihenden Gebäudes für freie Kunst und Albin Müller's Bau für angewandte Kunst vermißt Redner die Einheitlichkeit der Gesamtwirkung, wie sie in München so wohl getan. Von Olbrich's Werken erschien dem Redner das Oberhessische Haus das bedeutendste, als Glanzpunkt der ganzen Ausstellung aber die Kleinwohnkunst-Gruppe. Mit Besprechung der Einzelheiten derselben sowie der Plan-Ausstellung im Architektur-Gebäude schließt Redner den interessanten Vortrag. — Gstr.

Münchener (oberbayerischer) Architekten- und Ingenieur-Verein. Ueber „Friedhof- und Grabmalkunst" sprach am 17. Dezember 1908 der Wiener Architekt Dr. Stephan Fayans. Von den Begräbnisstätten der ersten christlichen Kunstperiode, den Cimeterien der Katakomben Roms ausgehend, entwickelte er unter Zuhilfenahme reichlicher Lichtbilder alle die Wandlungen, die von den Totenstätten in architektonischer und sonstiger künstlerischer Hinsicht bis auf die allerneueste Zeit durchgemacht wurden. Die italienischen Friedhöfe von Florenz, Mailand, Genua usw.,

Ansicht der Veranda der Südseite.

Ansicht der Südseite.

Villa G. in Dresden-Neustadt. Architekt: Martin Pietzsch in Dresden-Blasewitz.

der berühmte Père la chaise in Paris usf. zogen mit ihren reichen Denkmälern, ihren Arkaden-Anlagen und ihrem gärtnerischen Schmuck an uns vorüber. Aber auch die mit Recht als vorbildlich anerkannten, von Hans Grässel geschaffenen Münchener Anlagen aus neuester Zeit waren eingefügt, um dann einer Reihe von Krematorien Platz zu machen. Nicht mit Unrecht wies der Redner hierbei darauf hin, daß bei der Mehrzahl dieser Bauten die Rauchabzugs-Anlage des Verbrennungsofens einen störenden, ernüchternden Eindruck macht, weil dessen Ausgestaltung in nicht seltenen Fällen sich mehr oder weniger der Form des so profanen Fabrikschornsteins nähert. Nur einige der vorgeführten Anlagen machten hiervon eine rühmliche Ausnahme, davon besonders eine in der Architektur einer italienisch-romanischen Basilika, der der Rauchfang, weil denn doch unentbehrlich, seitlich als stattlicher Campanile angegliedert war. Der interessante Vortrag bot eine ganze Reihe von wertvollen Anregungen nicht nur für das Gebiet der sich nur langsam mehrenden Krematorien, sondern auch hinsichtlich der Ausmerzung der fabrikmäßig hergestellten und schablonenhaften Grabdenkmäler. — J. K.

In der Versammlung am 7. Jan. 1909 sprach Hr. Sektionschef Wilhelm Exner aus Wien über „Technische Aufgaben bei der Anlage und Einrichtung von Museen". Der Redner legte das Hauptgewicht auf die Möglichkeit des guten und genauen „Sehens", also auf die wichtige und ausgiebige Lichtzufuhr für die Räume. Er betonte mit Recht, daß in dieser Hinsicht, namentlich bei der Einrichtung unserer älteren Museen, der Louvre u. a. nicht ausgenommen, arge Mißgriffe gemacht wurden. Daß solche auch von Architekten begangen wurden, die als Autoritäten galten, wies er an dem Semper'schen Bau in Dresden nach und ebenso an manchem anderen. Die schlimmsten Erfahrungen mache man meistin jenen Gebäulichkeiten älterer Herkunft, die zu Museumszwecken hergerichtet wurden. Er hob weiter hervor, daß in jüngster Zeit mit Glück das Interieursystem an die Stelle des technologischen getreten sei, das früher auch dort, wo kein zwingender Grund vorlag, angewendet wurde und durch die Anhäufung von Gegenständen der nämlichen Art den Nichtfachmann einfach ermüde und in die Flucht treibe. An schematischen Zeichnungen erläuterte er die Aufnahmefähigkeit des Auges und die gegen diese begangenen Sünden, die durch eine Reihe lehrreicher Lichtbilder-Aufnahmen von verschiedenen Museumsräumen noch näher erläutert wurden. Der Vorsitzende wies in seinem Schlußwort dann auch berechtigterweise auf die vielen in dem Vortrag für die Zukunft gegebenen praktisch verwertbaren Fingerzeige hin. — J. K.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Vers. am 18. Dez 1908. Vors. Hr. Bubendey, anwes. 58 Pers.

Hr. Erbe berichtet über den Entschluß der Hamburgischen Gewerbekammer, in Cuxhaven, Bergedorf, den Geest- und Marschlanden Meisterkurse für die heimische Bauweise während etwa 8—9 Wochen an einem Wochentage nach dem Muster der schon bestehenden Meisterkurse bei der Gewerbekammer in Bremen zu veranstalten.

Hr. Wöhlecke erläutert in gedrängter Form die wichtigsten Punkte der beiden, jetzt allen Vereinsmitgliedern übersandten Denkschriften des Verbandes: „Mit welchen Mitteln kann Einfluß gewonnen werden auf die künstlerische Ausgestaltung privater Bauten in Stadt und Land?" und „Welche Wege sind einzuschlagen, damit bei Ingenieurbauten ästhetische Rücksichten in höherem Grade als bisher zur Geltung kommen". — E.

Versammlung am 8. Jan. 1909. Vors. Hr. Classen, anwes. 78 Pers. Aufgen. a. Mitgl.: Hr. E. Küntzel.

Nach Genehmigung einer Aenderung der Statuten und nach Vornahme der Wahlen für den Bibliotheks-, Vortrags- und Wettbewerbs-Ausschuß, sowie für den Rechnungsführer und die Verbands-Abgeordneten verliest Hr Stein den Jahresbericht für 1908.

Hr. Faulwasser berichtet sodann über die von ihm geleiteten Wiederherstellungsarbeiten an der St. Nicolaikirche in Hamburg.

Bei einer im Jahre 1907 vorgenommenen Untersuchung der Kirchendächer stellte sich ein sehr ungünstiger Zustand der 1852 mit deutschem Schiefer aus Goslar gedeckten Flächen heraus; die nach dem Auftreten des Zinkgusses auf der Londoner Ausstellung verwendeten Zinkgußteile waren gleichfalls derartig zerstört, daß ihre Wiederverwendung ausgeschlossen war und rd. 16000 kg Zinkguß entfernt und eingeschmolzen werden mußten.

Die unter Verwendung von Kupfer für die Abdeckungen und Dichtungen vorgenommenen Wiederherstellungs-Arbeiten erstreckten sich im wesentlichen auf den Vierungsturm, die Chorschiffdächer, die Taufkapelle und die Erneuerung der Entwässerungs-Anlagen und wurden an der Hand der Zeichnungen eingehend geschildert. — L.

Vers. am 15. Jan. 1909. Vors. Hr. Bubendey, anwes. 62 Pers. Aufgen.: die Hrn.: Arch. F. Christens, Dipl.-Ing. E. Lindenkohl, Arch. Karl Pewe, Ing. Gorrissen, Dipl.-Ing. Edm. Kopff.

Nach Erstattung des Jahresberichtes des Geselligkeits-Ausschusses durch Hrn. Mahlmann macht Hr. Löwengard Mitteilungen über den 8. Internationalen Architekten-Kongreß in Wien vom 18. bis 23. Mai 1908. Redner schildert die Entwicklung der Kunst und des Kunstlebens in der alten Kaiserstadt als günstige Vorbedingungen zum Gelingen des Kongresses; er gibt sodann ein Bild der Arbeiten in den Sitzungen, von den festlichen Veranstaltungen und wirft zum Schluß noch einige interessante Streiflichter auf hervorragende alte und neue Bauten Wiens und seiner Nachbarschaft. — Wö.

Vers. a. 22. Jan. 1909. Vors.: Hr Bubendey, anw. 158 Pers.

Hr. Sperber berichtet über den Stadtpark in Hamburg. Der Vortragende entwickelt einleitend die Notwendigkeit einer Anlage von Grünplätzen und Volksparks in den wachsenden Großstädten und die zur Befriedigung dieses Bedürfnisses möglichen verschiedenen Lösungen — den Zentralpark und die über die Stadtteile verteilten Einzelparks, wie sie Berlin und einige amerikanische Städte besitzen. Die letztere, nach Ansicht des Redners im allgemeinen vorzuziehende und früher mögliche Lösung sei in Hamburg zugunsten eines Zentralparkes in Winterhude-Barmbeck nicht weiter verfolgt. Der Vortragende schildert die Vorzüge des gewählten Geländes, den Werdegang der Stadtpark-Angelegenheit bis zur Ausschreibung eines Ideen-Wettbewerbes im Jahre 1908 (siehe D. Bztg. 1908, S. 426 ff.), dessen Ergebnis in Lichtbildern vorgeführt wird, und schließt seine lebendigen, mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Ausführungen mit dem Wunsch auf eine baldige gedeihliche Förderung des Planes. — L.

Mittelrheinischer Architekten- und Ingenieur-Verein zu Darmstadt. Im neuen Vereinsjahr wohnte der Vorsitzende am 3. Jan. 1909 einer Sitzung des Verbands-Vorstandes in Frankfurt a. M. an, in der er das vorläufige Programm für die nächste Abgeordneten-Versammlung vorlegte. Am 6. Jan. war Vorstandssitzung mit Verteilung der Aemter. Zum zweiten Vorsitzenden wurde Prof. Dr. Vetterlein gewählt; der erste und zweite Schriftführer (Landmann und Paul) sowie der Rechner (Buxbaum) wurden wiedergewählt. Am 7. Jan. überbrachte der Vorsitzende dem Ministerialrat i. P. Geh. Rat Dr. Schäffer in Darmstadt, der von der Gründung des Vereins an während mehr als 20 Jahren dem Vorstand zuerst als Schriftführer, dann als Vorsitzender angehört hatte, zur Feier der Vollendung des 70. Lebensjahres die Glückwünsche des Vereins.

Am 18. Jan. fand die erste ord. Winter-Versammlung im neuen Jahr statt. In dieser gedachte der Vorsitzende des Todes des langjährigen Mitgliedes, Geh. Bergrats Tecklenburg. Sodann erstattete der Vorsitzende Bericht über die Verhandlungen der Abgeordneten-Versammlung in Danzig, insbesondere über die Vermögensspende für den Verband, sowie über die Wahl des Ortes (Darmstadt) für die Abgeordneten-Versammlung 1909 und über das Thema: „Wie kann die Stellung der Architekten und Ingenieure in den öffentlichen und privaten Verwaltungskörpern gehoben werden". An den Vortrag schloß sich eine lebhafte Aussprache namentlich wegen der Vermögensspende. Hr. Schmick erläuterte eingehend noch einmal die Stellung des Verbands-Vorstandes. Man erkannte die Notwendigkeit der Vermögensspende an, bezeichnete jedoch die Erwartung des Rundschreibens des Vorstandes bezüglich der Höhe der Einzelleistung (4 % des Jahreseinkommens) als zu weitgehend. Doch fand die Mahnung, daß jeder einen den Mindestsatz möglichst beträchtlich übersteigenden Beitrag leisten möge, keinen Widerspruch.— W.

Architekten- und Ingenieur-Verein Aachen. Vers. vom 16. Jan. 1909. Nach der Festsetzung des Mindestbeitrages der einzelnen Mitglieder zu dem zu beschaffenden Vermögen des „Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine" wurde vom Vorsitzenden der Jahresbericht von 1908 erstattet und der Vorstand für 1909 gewählt, wobei bis auf den 2. Schriftführer die bisherigen Mitglieder wiedergewählt wurden. Der Vorstand besteht jetzt aus folgenden Herren: kgl. Baurat Lürig, I. Vorsitzender; Prof. Sieben, II. Vors.; Prof. Arnold, I. Schriftwart; Reg.-Bmstr. Wohlfarter, II Schriftwart; Dipl.-Ing kgl. Oberlehrer Becker, Kassenwart. Sodann erhielt Hr. Stadt-Bauinsp. Bohrer das Wort zu einem Vortrage über „Normalgrundrisse von Miethäusern", zu welchem er eine große Anzahl von Normalgrundrissen, welche sich in den verschiedensten Städten Deutschlands gebildet haben, vorlegte. Der Vortragende wandte sich zunächst gegen die in neuerer Zeit vielfach in der Kunst, namentlich auch in der Baukunst auftretende Sucht, unter allen Umständen

Neues und Eigenartiges zu schaffen und darüber das Gute und Schöne, was uns von unseren Vorfahren überkommen, aber nicht veraltet ist, rücksichtslos außer Acht zu lassen. Er schilderte dann das Entstehen zweckmäßiger Anordnungen von Mietwohnungen infolge des guten Einklanges, in welchem an manchen Orten die Anforderungen der Mieter mit den wirtschaftlichen Rücksichten der Unternehmer und einer gesunden Bauordnung stehen, ein Verhältnis, welches von allen Städten zu erstreben ist. Eine nähere Erörterung dieser Frage, die von größter Wichtigkeit für die Aufstellung von Bebauungsplänen und die Vereinfachung der Bauordnungen ist, schloß den von den Zuhörern mit Interesse und Beifall verfolgten Vortrag, an welchen sich noch eine angeregte Besprechung der vorgelegten Entwürfe schloß. — L.

Architekten-Verein zu Berlin. Versammlung vom 11. Jan. 1909. Vors. Hr. Ob.- u. Geh. Brt. Dr.-Ing. Stübben.

Der allgemeinen Versammlung geht eine Hauptversammlung voraus, in welcher bezüglich der Veröffentlichung der Schinkel-Reiseberichte und Skizzen beschlossen wurde, daß der Verein — unter Wahrung des Veröffentlichungsrechtes des Verfassers an anderer Stelle — sich das Recht der Veröffentlichung in seiner Zeitschrift vorbehält. Nach Erledigung geschäftlicher Angelegenheiten sprach dann Hr. Kr.-Bauinsp. Mahlke aus Angermünde über „Chinesische Dachformen". Redner ist mehrere Jahre in Kiautschou tätig gewesen und hat dort u. a. das Gouvernements-Dienstgebäude ausgeführt. Während dieser Zeit hat Redner die Studien gemacht, welche die Grundlage seines Vortrages bilden. Er leitet die Dachformen aus den klimatischen Verhältnissen ab. Die weit ausladenden Dächer über den meist eingeschossigen Bauten schützen gegen die blendende Helligkeit. Die große Konstruktionsdicke an diesen, die jedem Europäer auffällt, wirkt der tropischen Hitze, dem Abheben durch Stürme und dem Durchschlagen des tropischen Regens entgegen. Ebenso leitet Redner die auffallenden Schweifungen der Fläche und Aufbiegungen der Ecken aus Rücksichten auf das Klima, die Form und geringe Güte und Festigkeit des Dachdeck-Materiales ab. Die verwendeten Formen seien nach dieser Richtung die zweckmäßigsten Lösungen. Die starke Schweifung dieser habe namentlich den Zweck, die Wassermassen der tropischen Regengüsse unter möglichster Schonung der Unterdächer abzuführen.

An den Vortrag knüpft sich eine kurze Aussprache, in der Hr. Liedler hervorhebt, daß neuerdings von anderer Seite sehr abweichende Ansichten über die Gründe der Formgebung der Dächer aufgestellt seien, während der Redner seine Anschauungen aufrecht erhält. Mit dem Dank des Vorsitzenden an den Vortragenden schließt die Versammlung. —

Versammlung vom 18. Januar 1909. Unter zahlreicher Beteiligung von Vereinsmitgliedern und ihren Damen, sowie in Gegenwart von Vertretern des Arbeits-Ministeriums wurde an diesem Tage eine einfache, aber würdige Gedenkfeier für Adolf Wiebe abgehalten, dem früheren mehrjährigen Vorsitzenden des Vereins. Hr. Geh. Ob.-Brt. Germelmann entwarf ein lebenstreues Bild von dem Charakter und dem Wirken des Verstorbenen, indem er, dem Charakter der Feier als einer Art Familien-Feier entsprechend, weniger auf die technischen Leistungen und die Bedeutung Wiebe's für den preußischen Wasserbau als auf sein ganzes Leben, seine persönliche Entwicklung und seine Beziehungen zum Verein einging. —

Vermischtes.

Techniker als beschließende städtische Verwaltungsorgane. Der Beschluß der städtischen Kollegien von Fürth, dem Direktor des Elektrizitätswerkes dieser Stadt Sitz und Stimme im Magistrat zu geben, hat den „Bayerischen Regierungs-Baumeister-Verein" veranlaßt, an die „M. N. N." eine Zuschrift zu richten, die sich zunächst auf bayerische Verhältnisse bezieht, aber deren allgemeiner Inhalt für alle Stadtverwaltungen Deutschlands nützlich sein kann, und in der mit Recht ausgeführt wird, es handle sich dabei nicht allein um eine Standesfrage, sondern auch um eine Frage der öffentlichen Verwaltung. „Denn die Einbeziehung des technischen Elementes nicht nur als beratendes, sondern auch beschließendes Organ bedeutet zweifelsohne einen Fortschritt in der Modernisierung unserer Stadtverwaltungen.

Die Techniker haben ja bisher eigentlich nur als bürgerliche Magistratsräte Eintritt in die Stadtverwaltungen; denn als besoldete Magistratsmitglieder sind nach der Gemeindeverfassung nur Juristen anzustellen, während Techniker, Schulmann, Mediziner usw. nur mit Sitz und Stimme für ihr Fach ausgestattet werden können. Die allgemein übliche Gepflogenheit ist nun die, daß Referent im Magistrat ein Rechtsrat ist, der seinerseits wieder einen oder mehrere Sach-Referenten hat. Die vielen technischen Fragen, die in einer Stadt vorkommen — man sehe sich nur ein städtisches Budget daraufhin an, welche Summen technischer und welche nicht technischer Natur sind — werden also zuerst vom Techniker dem Juristen vorgetragen und dieser vertritt sie in der beschließenden Sitzung.

Wir wollen die Gewandtheit mancher Juristen, derartige Sachen zu vertreten, voll anerkennen, doch rein praktisch betrachtet, wozu diese Wiederkauarbeit? Kann diese Vertretung technischer Sachen im Magistrat nicht der Techniker selbst machen? Die Verwaltung würde einfacher, rascher und vielleicht auch billiger. Bis jetzt hat man in den größeren bayerischen Städten meist nur einen technischen Rat, den jeweiligen Vorstand des städtischen Bauamtes. Dieser eine Mann soll nun alles, was da Technik heißt, vertreten; nicht einmal das Ingenieurbauwesen und die Architektur sind getrennt. Was sonst noch technische Zweige sind, wie Gaswerke, Elektrizitätswerke, Trambahnen usw. haben wohl ausnahmslos juristische Referenten. Warum sollten die Vorstände dieser Zweige, die oft teuer bezahlt werden müssen, nicht ihre Sachen selbst vertreten können, wozu braucht man da noch einen weiteren Referenten?

Wir glauben also, daß die Stadt Fürth mit der Aufnahme des Direktors ihrer Elektrizitätswerke in ihre Verwaltung einen Schritt vorwärts getan hat. Hoffen wir, daß andere Städte ihr bald folgen und dann nicht nur den Direktor des Elektrizitätswerkes, sondern auch die Direktoren anderer technischer Zweige und die Abteilungsvorstände ihrer Stadtbauämter sitz- und stimmberechtigt im Magistrate machen. Die alte bayerische Gemeindeordnung läßt das schon zu." —

Eisen-Portland-Zement und Portland-Zement. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 6. März d. J. folgenden Erlaß an die Oberpräsidenten, Reg.-Präsidenten, Eisenbahndirektionen usw. gerichtet:

„Die im Anschluß an meinen Erlaß vom 21. November 1902 im kgl. Material-Prüfungsamt zu Gr.-Lichterfelde ausgeführten Versuche haben ergeben, daß Eisen-Portland-Zemente und Portland-Zemente im allgemeinen als gleichwertig zu erachten sind. Falls daher bei der Untersuchung nach den jeweils geltenden „Normen für die einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland-Zement" die Eisen-Portland Zemente nicht nur bei Wasser-, sondern auch bei Luft-Erhärtung befriedigende Ergebnisse zeigen, ist gegen ihre Verwendung bei öffentlichen Bauten nichts einzuwenden. In den Ausschreibungen sind, wenn nicht ganz besondere Verhältnisse die Lieferung von Portland-Zement geboten erscheinen lassen, Angebote für Portland-Zement oder Eisen-Portland-Zement einzufordern, und wird es dem Ermessen Ew. Tit. (der pp.) überlassen, nach sorgfältiger Abwägung der vorliegenden Verhältnisse das für die Verwaltung günstigste Angebot zu wählen. Doch ist streng darauf zu halten, daß von den Anbietern sowohl des Portland-Zementes wie des Eisen-Portland-Zementes eine Angabe über die Zusammensetzung und Herstellungsweise des angebotenen Zementes, in zweifelhaften Fällen auch die Beibringung eines diese Angaben bestätigenden Zeugnisses des kgl. Material-Prüfungsamtes zu Gr.-Lichterfelde, verlangt wird. Ich bemerke dabei, daß unter Eisen-Portland-Zement ein im übrigen wie Portland-Zement hergestellter Zement verstanden werden soll, der aus mindestens 70 % Portland-Zement und höchstens 30 % einer geeigneten gekörnten Hochofen-Schlacke besteht". —

Die Zulassung der Frauen zum Studium an den Technischen Hochschulen Preußens wird durch einen Erlaß des Kultusministers vom 14. d. M. geregelt, der kürzlich im „preuß. Staatsanzeiger" zum Abdruck gekommen ist. Danach werden vom Sommer-Semester 1909 ab als Studierende der Technischen Hochschulen auch Frauen zugelassen. Es finden auf sie die für die Zulassung zum Besuch der Technischen Hochschulen unter dem 5. Juli 1905 erlassenen Vorschriften Anwendung. Falls Reichsinländerinnen als Hörerinnen zugelassen werden wollen, so bedarf das der Genehmigung des Ministers; für Ausländerinnen gilt das unter allen Umständen. Damit ist den Frauen wieder ein neues Arbeitsgebiet erschlossen, auf dem sie sich bisher nur ganz vereinzelt (in Rußland und Ungarn) und zwar doch wohl nur im Bureau, nicht bei der praktischen Ausübung des Berufes betätigt haben. —

Durch den Umbau der Eisenbahnbrücke über die Isar bei Großhesselohe im Zuge der Eisenbahnlinie München—Rosenheim—Salzburg verschwindet jetzt ein Bauwerk, das für die Entwicklung des Baues eiserner Brücken eine gewisse historische Bedeutung hat, denn der Ueberbau dieser 1857 vollendeten Brücke zeigt zuerst das klare System des Pauli-Trägers (Fischbauch- oder Linsenträger mit Doppel-Diagonalen und gleicher Spannung in beiden bogenförmig gekrümmten Gurtungen). Die Brücke, die in etwa

31 m Höhe über niedrigstem Wasserstand die Isar überschreitet, besitzt 4 Oeffnungen, deren beide mittleren je rd. 53. die beiden äußeren je rd. 27 m Stützweite aufweisen. Die Pfeiler bleiben erhalten, aber der eiserne Ueberbau muß, dem modernen Verkehr entsprechend, gegen einen stärkeren ausgetauscht werden. —

Hafenbauten in Havre. Ueber geplante umfangreiche Hafenbauten in Havre entnehmen wir den im „Reichsamt des Inneren" zusammengestellten „Nachrichten für Handel und Industrie" nach einem Bericht des kaiserlichen Konsuls in Havre vom 21. Febr. 1909 Folgendes:

Im „Journal Officiel" vom 14. Febr. d. Js. ist ein Gesetz, betreffend die Vergrößerung der Hafenanlagen von Havre und die Regulierung der Seine-Mündung, veröffentlicht worden. Der Umstand, daß die Gesetzesvorlage im Gegensatz zu früheren derartigen gesetzgeberischen Werken in kürzester Zeit d. h. in etwas mehr als einem Jahre von Kammer und Senat erledigt worden ist, wird als günstige Vorbedingung dafür angesehen, daß auch die Ausführung der Arbeiten schneller als früher vor sich gehen wird.

Der Senator Audriffed hatte einen Zusatz hinter Artikel 1 des Gesetzes dahin beantragt, daß zur Ausführung dieser Arbeiten der Minister im Wege der Ausschreibung einen Wettbewerb von anerkannt leistungsfähigen Unternehmern des In- und Auslandes veranstalten sollte. Im Einzelnen bestimmte der Antrag, daß diese Unternehmer innerhalb einer Frist von 6 Monaten nach öffentlicher Aufforderung vollständige Entwürfe der in betracht kommenden Arbeiten, deren Kosten keinesfalls 86600000 Frcs. überschreiten durften, vorlegen sollten; die Bauausführung soll dem Unternehmer zufallen, dessen Angebot hinsichtlich der Gesamtanordnung und der Kosten vom Minister gemäß dem Gutachten des „Conseil supérieur des ponts et chaussées" als die vorteilhafteste erkannt würde.

Der Antragsteller führte zur Begründung aus, die staatlichen Ingenieure hätten bisher bei allen öffentlichen Arbeiten ins Einzelne gehende Entwürfe ausgearbeitet und deren Ausführung öffentlich vergeben. Es empfehle sich aber, daß zuständige private Unternehmer in der Verdingung veranlaßt würden, im Rahmen des allgemeinen Bauprogramms der Regierung ihrerseits Entwürfe auszuarbeiten.

Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich in der Sache mit dem Antrag Audiffred durchaus einverstanden erklärt. Auf seinen Hinweis aber, daß durch die Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in das Gesetz dessen Inkrafttreten verzögert werden würde, hat Senator Audiffred seinen Antrag zurückgezogen.

Vielleicht empfiehlt es sich für deutsche Interessenten, schon jetzt auf die Arbeiten ihr Augenmerk zu richten und sich bei der Bewerbung nötigenfalls der Vermittlung eines Pariser Vertreters zu bedienen.

Wie verlautet, sind die technischen Studien des Planes vorangeschritten, sodaß die Ausschreibung der Arbeiten, voraussichtlich in mehreren Losen, in Kürze erwartet wird.

Je ein Exemplar des Gesetzes sowie der von den Kommissionen für öffentliche Arbeiten der Kammer und des Senates zu dem Gesetz erstatteten Bericht liegen im Bureau der „Nachrichten für Handel und Industrie" Berlin NW. 6, Luisenstr. 33/34, Zimmer 241 zur Einsichtnahme aus und können deutschen Interessenten auf Antrag für kurze Zeit zugesandt werden. Die Anträge sind an das Reichsamt des Innern, Berlin W 64, Wilhelmstr. 74 zu richten. —

Die Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure und ihre Anerkennung durch die Gerichte. In Nr. 23 der „Deutschen Bauzeitung" vom 20. März 1909 ist eine für alle Privat-Architekten sehr wichtige Mitteilung über die Anerkennung der Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure enthalten. Hierzu erlaube ich mir, Ihnen noch folgendes Material zuzustellen, dessen Veröffentlichung im Interesse aller Fachgenossen liegen dürfte.

Das Reichsgericht hat unterm 8. Nov. 1901 Nr. III B 223/01 folgenden Beschluß gefaßt: „Im Falle der Voraussetzung des § 4 der Gebührenordnung für Zeugen und Sachverständige vom 30. Juni 1878 ist die Berechnung der Vergütung nach dem Zeitaufwand, und zwar nach den Sätzen in Nr. 25 der Gebührenordnung für Architekten und Ingenieure vom Jahre 1901 mit 20 M. für die erste und 5 M. für jede weitere Stunde zulässig".

Unter Hinweis auf diese Reichsgerichts-Entscheidung ist es uns in vielen Fällen gelungen, bei unserer gutachtlichen Tätigkeit vor den Gerichten, bei welchen die Voraussetzung des erwähnten § 4 gegeben war, anstandslos die Anerkennung unserer Gebühren in vorgenannter Höhe zu erreichen. —

Knoch & Kallmeyer in Halle a. S.

Literatur.

Denkschrift zum 50jährigen Stiftungsfest des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg am 18. April 1909. Mit 55 Abbildungen. Hamburg 1909. Verlag von Boysen & Masch.

Unter den Veranstaltungen, die der Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg aus Anlaß der Vollendung des ersten halben Jahrhunderts seines Bestehens beschloß, befindet sich auch eine Denkschrift, die anschließt an die im Jahre 1884 zur Feier des 25jährigen Bestehens herausgegebenen „Rückblicke" und Rechenschaft ablegt über das rege Vereinsleben in dem Vierteljahrhundert von damals bis heute. Zur Herausgabe vereinigten sich die Hrn. J. Classen, J. Faulwasser, H. Himmelheber, F. Jungnickel und J. Mohr. Sie ist geschmückt mit 55 Abbildungen, einem ansprechenden Titelblatt von W. Schwarz und gekleidet in eine Einbanddecke nach dem Entwurf von G. Blohm. Sie gibt auf 7 Seiten zunächst eine kurze Darstellung des Vereinslebens der ersten 25 Jahre, dem die Vorsitzenden Franz Georg Stammann (1859—1871), Johannes Dalmann (1871—1876) und Martin Haller (1876—1884) das Gepräge gaben. Mit einer außerordentlichen Versammlung, die am 18. April 1884 im Bürgerschaftssaale stattfand, wurde der Abschluß der ersten 5 Lustren des Vereinslebens gefeiert. Martin Haller begrüßte damals mit einer Ansprache die festliche Versammlung, in der er ausführte, ein rastloses Streben nach vorwärts sei die Signatur der Zeit, Kunst und Technik drängten in der Richtung des Neuen. Dabei aber bestehe ein Gefühl pietätvoller Anhänglichkeit an das liebgewordene Alte. Während mit der einen Hand ganze Stadtviertel niedergerissen würden, sammele man mit der anderen die Trümmer, um sie vor ewigem Vergessen zu bewahren.

Das zweite Vierteljahrhundert des Vereinslebens leitete Franz Andreas Meyer als Vorsitzender (1885—1891) ein. Ihm folgte in der Leitung für die Jahre 1892—1895 Reinhold Hermann Kaemp, den für die Periode von 1896 bis 1903 C J. C. Zimmermann ablöste, an dessen Stelle nach seinem satzungsgemäßen Ausscheiden J. F. Bubendey trat, dem es beschieden war, das goldene Jubiläum des Vereins zu leiten. Wenn der Verein sich im technischen Leben Deutschlands eine so ausgesprochene und charakteristische Stellung bewahrt hat, so ist das hauptsächlich dem Umstande zu verdanken, daß er an der Spitze stets Männer von ausgeprägten Charakter-Eigenschaften sah und daß diese Männer jeweils lange genug die Leitung hatten, um dem Vereinsleben ihrer Periode ihren Charakter aufzuprägen, aber doch anderseits auch wieder nicht so lange, daß zu befürchten gewesen wäre, daß im Wandel der Zeiten die Führung der Geschäfte in zu persönlicher und demnach einseitiger Art erfolgt wäre. Für die Verfassungen anderer Vereine könnte es von Bedeutung sein, festzustellen, daß Perioden von durchschnittlich 8 Jahren einem Vorsitzenden die Möglichkeit gewähren, innerlich mit den Geschicken des Vereins zu verwachsen und sich dann zurückzuziehen, wenn andere Verhältnisse andere Männer verlangen.

Ein pietätvoller Abschnitt der Denkschrift ist den im letzten Vierteljahrhundert Verstorbenen gewidmet, „die durch ihr regelmäßiges Erscheinen in den Versammlungen, durch ihre Beteiligung an den Verhandlungen, Vorträgen und Arbeiten des Vereins oder durch ihre geselligen Talente bei den Festlichkeiten sich ausgezeichnet haben". So geht ein anerkennender Zug selbstlosen Altruismus, der das Leben unseres Hamburger Vereins überhaupt auszeichnet, auch durch die Denkschrift. —

Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb um Verbesserung des Hafens von Bordeaux und seiner Zufahrten hat (nach der österr. Zeitschrift f. d. öffentl. Baudienst) die Handelskammer in Bordeaux ausgeschrieben. Zwei Preise von 10000 und 5000 Frcs. Das Preisgericht setzt sich aus 5 Mitgliedern der Handelskammer, 2 Ingenieuren derselben und 2 außerhalb derselben stehenden Ingenieuren zusammen. Die Entwürfe werden Eigentum der Handelskammer und können ganz oder teilweise benutzt werden. Die Ausführung der Arbeiten wird nach Wahl der Handelskammer einem der Bewerber übertragen. Der Entwurf soll einen Nothafen in der Gironde vorsehen, der den größten Schiffstypen Zugang gewährt und 12 m Tiefe erhalten soll. Kleineren Schiffen bis 8,5 m Tiefgang soll der Zugang bis Bordeaux offen stehen, doch sollen die neuen Einrichtungen im Hafen von Bordeaux gleich für Schiffe von 10 m Tiefgang ausgebildet werden. Die jetzige Kailänge soll auf das Vierfache gebracht, die Zahl der Liegeplätze im Hafen ebenfalls erhöht werden. Angaben über die Frist usw. fehlen. —

Inhalt: Villa G in Dresden-Neustadt. — Die Stellung der Architekten und Ingenieure in den öffentlichen und privaten Verwaltungen. — Zur Schwammfrage. (Schluß.) — Vereine. — Vermischtes. — Literatur. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Villa G. in Dresden Neustadt.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

DER NEUBAU DER CHARLOTTENBURGER BRÜCKE. * KONSTRUKTIVER TEIL: STADTBAURAT A. BREDTSCHNEIDER IN CHARLOTTENBURG; ARCHITEKTONISCHER TEIL: PROFESSOR BERNHARD SCHAEDE IN CHARLOTTENBURG. * ANSICHT DES BAUWERKES VOM TIERGARTEN. *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * * * XLIII. JAHRGANG 1909 * Nº. 37. * * * *

Der Neubau der Charlottenburger Brücke. Ansicht des Brückenaufbaues von Charlottenburg her gegen den Tiergarten.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº 37. BERLIN, DEN 8. MAI 1909.

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Vorläufiges Programm

der XXXVIII. Abgeordneten-Versammlung in Darmstadt am 27. und 28. August 1909.

Donnerstag, den 26. August:	Begrüßungsabend.
Freitag, den 27. August:	I. Verhandlungstag; gegen Abend Spaziergang in die nächste Umgebung. Gemeinschaftliches Essen (event. auf der Ludwigshöhe).
Sonnabend, den 28. August:	II. Verhandlungstag; nachmittags mit der Bahn nach Mainz, von da mit Schiff nach Biebrich, von da nach Wiesbaden. Abends im Kurhaus dort.
Sonntag, den 29. August:	Vormittags Besichtigungen: Landes-Museum, Technische Hochschule, neue Stadtteile, neuer Bahnhof. Nachmittags Ausflug in die Bergstraße: Auerbacher Schloß. Rückfahrt der auswärtigen Teilnehmer über Bensheim oder Darmstadt.

Der Vorstand des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

R. Reverdy. Körte. Schmick. Kölle. Fr. Franzius.

* * *

Der vom Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Danzig 1908 eingesetzte Ausschuß zur Behandlung aller Fragen betreffend die Stellung der Architekten und Ingenieure will die schon früher begonnenen Vorarbeiten fortsetzen und erweitern, um dem Verbande zu den beabsichtigten bezw. notwendig werdenden Umgestaltungen in den einzelnen Teilen der Reichs-, Staats- und Kommunal-Verwaltungen eine klare und bestimmte Stellungnahme zu ermöglichen. Zu diesem Zweck hat daher der Danziger Ausschuß u. a. für Preußen einen Hilfs-Ausschuß mit dem Sitz Berlin gebildet, welcher sich mit der Frage beschäftigen soll:

> Wie muß die Stellung der höheren beamteten Architekten und Ingenieure bei einer Umgestaltung in den einzelnen Teilen der preußischen Staats-Verwaltungen, sowie in den Verwaltungen des Reiches und der Kommunen im Interesse des Staatswohles gestaltet werden?

Es haben sich bereits erfreulicherweise eine größere Anzahl von Kollegen aus den verschiedenen Arbeitsgebieten zur Mitarbeit zur Verfügung gestellt. Der Danziger Ausschuß hat aber den Wunsch, bei dieser wichtigen Angelegenheit mit einem möglichst großen Kreis von Kollegen in direkte Fühlung zu kommen und ersucht deshalb alle diejenigen Kollegen, welche an dieser Frage mitzuarbeiten bereit sind, sei es durch Teilnahme an den Beratungen, sei es durch Einsendung von Material, sich baldmöglichst an einen der Unterzeichneten wenden zu wollen.

Der Danziger Ausschuß 1908 des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Im Auftrage:

Th. Koehn, Stadtbaurat a. D., Berlin-Grunewald, Erdenerstr. 11.

Franz Franzius, Reg.-Baumeister a. D., Berlin W. 30, Heilbronnerstr. 24.

Der Neubau der Charlottenburger Brücke.

Konstruktion: Stadtbrt. A. Bredtschneider in Charlottenburg; Architektur: Prof. Bernh. Schaede in Charlottenburg.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 245, 247, 248 und 249.)

Die lange und von den seltsamsten Wechselfällen nicht freie Geschichte der Charlottenburger Brücke, die sich mehrfach auch in diesen Blättern wiederspiegelte, hat durch die im vergangenen April erfolgte Uebergabe der Brücke an den Verkehr ihren Abschluß gefunden und wir dürfen wohl angesichts des vollendeten schönen Bauwerkes sagen: „Ende gut, alles gut". Die alte Charlottenburger Brücke, die im Zuge der Charlottenburger Chaussee den Landwehrkanal überbrückte, war eine Klapp-Brücke von sehr enger Entwicklung, die dem stets wachsenden Verkehr zwischen Charlottenburg und Berlin nicht mehr gerecht werden konnte. Dazu kam, daß vor ihr, nach der Berliner Seite zu, zwei antikisierende Torhäuschen lagen, welche die Straßenbreite noch mehr einengten, als es die an sich schon nicht breite Brücke tat Die alten Verhältnisse sind in den Lageplan Seite 247 einpunktiert. Aehnliche Verhältnisse wie bei dem Verkehr über die Brücke waren für den Wasserverkehr unter der Brücke her zu beklagen, sodaß der Entschluß eines Neubaues der Brücke immer unabwendbarer wurde. Ihm verdanken wir das jetzige Bauwerk, das eine erhebliche Verbesserung des Wasser- und des Straßenverkehres bedeutet. Die alte Klapp-Brücke hatte eine lichte Durchfahrtsweite von nur etwa 7,5 m und lag recht ungünstig zum Stromstrich. Die neue Brücke hat eine normale Lichtweite von 26 m erhalten und eine Richtung, die etwa mit derjenigen der alten Uferlinie unterhalb der Brücke zusammenfällt. Die Höhenlage der massiv gewölbten neuen Brücke ist dabei so gesteigert, daß sie bei höchstem Hochwasser noch in 12 m Breite die auf den märkischen Wasserstraßen vorhandene Mindesthöhe von 3,20 m, im Scheitel eine solche von 4 m Höhe gewährt, sodaß sie auch von großen Kähnen dann noch passiert werden kann.

Die Breite der Brücke, die früher nur knapp 15 m auf den Klappen betrug, ist auf insgesamt 54 m zwischen den Geländern vergrößert worden, ein Maß, das fast der vollen Breite der Charlottenburger Chaussee entspricht. Davon entfallen 14,5 m Breite auf den mittleren Fahrdamm, auf welchem, ebenso wie auf den anschließenden Straßenzügen, die Gleise der Straßenbahn eine einseitige Lage erhalten haben, je 9,15 m auf breite Perrons, auf denen sich am Brücken-Ende die Aufbauten erheben, je 5,6 m auf 2 weitere Dämme, die als Nebenfahrdamm bezw. Reitweg ausgenutzt sind, und schließlich je 5 m auf die beiderseitigen Bürgersteige.

Die Konstruktion der Brücke ist in den Abbildungen S. 247 im Längs- und im Querschnitt dargestellt; sie bietet an sich nichts besonders Bemerkenswertes. Das Gewölbe ist in Ziegeln hergestellt und nach englischem Fugenschnitt schief gewölbt. Die Stärke im Scheitel beträgt einschließlich Isolierung und Abdeckung mit einer Ziegelflachschicht 0,9 m. Die Widerlager sind in Stampfbeton erstellt und ebenso wie die Brückenstirn in voller Höhe mit Sandstein verkleidet, die Fundamente wurden zwischen Spundwänden in Beton geschüttet. Die Brücke erforderte bedeutende Rampen-Anlagen; sie hat trotzdem im Hauptstraßenzuge beiderseits nur ein Längsgefälle von 1:60 erhalten.

Entspricht in dieser Form die konstruktive Anordnung in trefflichster Weise den örtlichen Bedingungen und den Anforderungen des Verkehres, gab sie, indem sie sich in einfachster Weise den Bedingungen der Lage fügte, das Beste, was sie geben konnte, so lagen die Verhältnisse hinsichtlich des architektonischen Aufbaues wesentlich anders und erheblich schwieriger insofern, als hier alle künstlerischen Möglichkeiten erörtert werden konnten und auch durch den Wettbewerb, der im Jahre 1900 ausgetragen wurde, sowie durch die ihm folgenden Bearbeitungen von den verschiedensten Seiten erörtert worden sind.

Fest stand vom Auftauchen des ersten Gedankens an den Neubau an, daß die bevorzugte Lage der Brücke als vornehmster Zugang nach Charlottenburg und als westliches Gegenstück zum Berliner Brandenburger-Tor, sowie als Teil des Städtebildes, dem der westliche Tiergarten und die Gebäudegruppe der Technischen Hochschule zu Charlottenburg angehören, dem Bauwerk Denkmal-Charakter aufprägen müsse, daß daher der Neubau erheblich über die Grenzen eines künstlerisch bereicherten Nutzbaues hinauszugehen habe. Das Festhalten des Andenkens an die Gründer von Charlottenburg, an das erste preußische Königspaar, an Friedrich I. und Sophie Charlotte in geeigneter künstlerischer Form ergab sich dabei als ein beinahe selbstverständlicher Gedanke. Zeigten die Ergebnisse der bis dahin hervorgetretenen Bearbeitungen bereits das vielseitigste, oft in hohem Grade anziehende, oft schwulstig überladene und künstlerisch unmögliche Bild, so ist auch Bernhard Schaede, dem die Bearbeitung des architektonischen Aufbaues schließlich zufiel, keineswegs gleich mit einem reifen Gedanken hervorgetreten, sondern hat die verschiedensten Motive bearbeitet, ehe der zur Ausführung gekommene Entwurf sich entwickelt hatte. Bemerkenswert ist aber, daß bei den drei Vorentwürfen, die Schaede anfertigte, der Gedanke des oberhalb geschlossenen Torbaues, der beim Wettbewerb zu verschiedenen Lösungen in antikem und romanischem Sinne geführt hatte, nicht mehr auftritt. Es ist das sicher auf die Erwägung zurückzuführen, daß in der durchaus freien Umgebung ein oberhalb geschlossenes Tor, das entweder nur als Bestandteil einer städtischen Einfriedigung oder wie im kaiserlichen Rom als Teil einer in nächste Nähe herangerückten Baugruppe gedacht werden kann, eine künstlerische Berechtigung nicht habe.

Ein erster Versuch Schaede's, S. 248 dargestellt, nach unserer Ansicht wenig glücklich, wollte aus der Brücke und zwei ihr vorgelagerten freien Plätzen eine Art Forum machen und das schmückende Beiwerk auf zwei viertelkreisförmig geschwungene barocke Arkaden mit Torbau an der Südseite der Brücke beschränken. Freitreppen-Anlagen sollten zu einem vertieften Schmuckplatz, von dem aus eine Wasserkunst in den Kanal sich ergießend gedacht war, führen. Die Brücke selbst sollte mit Ausnahme der notwendigen, monumental gestalteten Lichtträger frei von Aufbauten bleiben.

Dieser Gesichtspunkt ist auch bei einem zweiten Vorentwurf eingehalten, der S. 249 dargestellt ist und die Anordnung einer flach geschwungenen barocken Arkadenstellung vor der Brücke, auf der Berliner Seite, zeigt. Auf der Charlottenburger Seite waren als Gegenstück hochragende Obelisken als Lichtträger angenommen. Reicher figürlicher Schmuck, jedoch vorwiegend dekorativer Art, war dem Bauwerk auch in diesem Entwurf zugedacht. Kolonnaden und Obelisken standen hier in einer nur losen Beziehung zur Brücke, die in dieser Auffassung weniger eine Art idealen Abschlusses des Stadtgebietes als einen gelegentlichen architektonischen Schmuck auf dem Wege vom Tiergarten nach Charlottenburg bedeutete. —

(Fortsetzung folgt.)

Die bisherigen Ergebnisse der Teerungen auf den Rheinischen Provinzialstraßen bis zum Frühjahr 1908.

Vortrag von Geh. Brt. Görz, gehalten im Architekten- und Ingenieur-Verein zu Cassel.

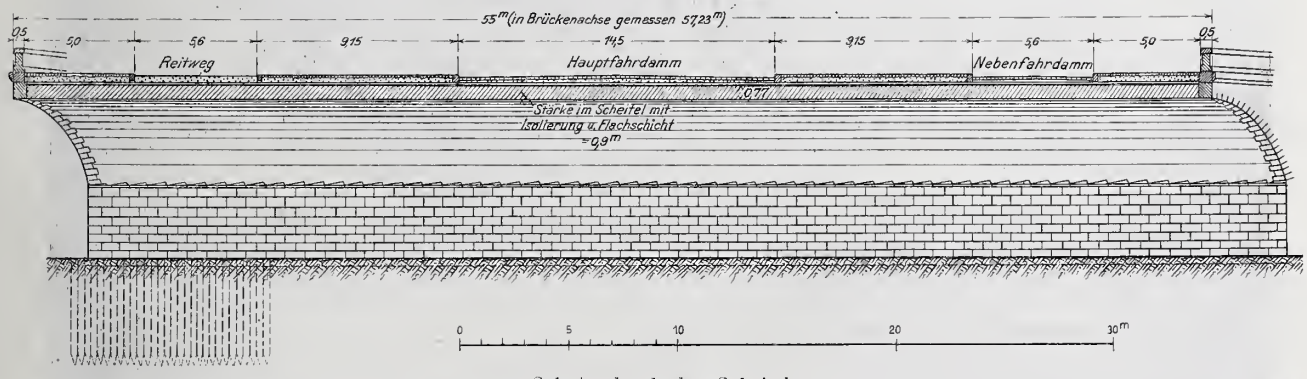
Die in den Jahren 1903 bis 1905 in der Rheinprovinz angestellten Teerversuche konnten nur als Vorversuche angesehen werden zu den endgültigen Versuchen, aus denen dann die Frage, welchen Nutzen ordnungs- und sachgemäß geteerte Kleinschlagdecken durch Ersparnis an Unterhaltungskosten bieten — eigentlich der einzige für die straßenunterhaltungspflichtige Stelle bestimmende Punkt — ihre Beantwortung finden würde.

Käme es beim Teeren nur darauf an, die Staubplage zu bekämpfen, was die Hauptverfechter der Straßenteerungs-

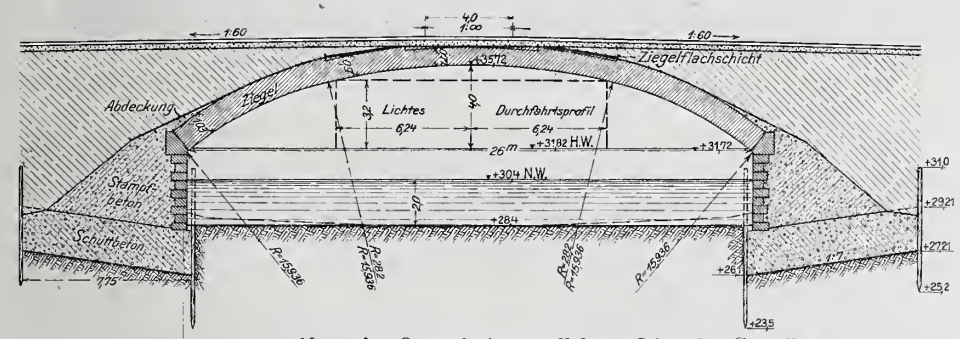
frage schließlich wohl allein im Auge haben, so würden die Versuche der Rheinischen Provinzialverwaltung jetzt abgeschlossen werden können, denn sie haben bereits deutlich gezeigt, daß der Staub, der nicht anders woher auf die Decken gebracht wird, durch Teerungen der Straßen gebannt werden kann Aber die Beseitigung des Staubes allein genügt noch nicht, um Verwaltungen, die viele tausend Kilometer Chausseen zu unterhalten haben, zu kolossalen pekuniären Opfern zu veranlassen und es läßt sich wohl annehmen, daß auch die Förderer der Teerung für das Teeren eben nur ihrem eigentlichen Zweck näher zu kommen hoffen, wenn sie den Straßenverwaltungen einen pekuniären Vorteil aus der Teerung versprechen. Nun ist in der Rheinischen Provinzial-Straßenverwaltung der Deckenturnus unter mittlerem Verkehr 8 bis 12 Jahre; es wird also die Frage, ob und wie viel länger geteerte Decken halten, als ungeteerte, zahlenmäßig erst nach etwa 6—10 Jahren auf Grund der bisherigen Versuche entschieden werden können.

Eine zweite Frage wird dann gleichzeitig zum Austrage kommen: Bringen die Kosten der Teerung sich durch Ersparnisse an Unterhaltungskosten wieder ein, bezw. wird noch ein Ueberschuß erzielt — oder ist das Teeren unwirtschaftlich? Die Versuchsstrecken in der Rhein-Provinz, die für die Entscheidung dieser Fragen noch beobachtet werden, sollen zu gegebener Zeit einen Vergleich gestatten zwischen gar nicht und einmal oder gar nicht, einmal und zweimal geteerten sonst einheitlich hergestellten Decken. Im Frühjahr 1908 erstreckten sich die Beobachtungen der Teerungen auf 26 Decken von zusammen rd. 21 km Länge. Für 1908 sind neue Teerungen in rd. 15 km Ausdehnung vorgenommen.

Geometrischer Aufriß der Aufbauten.



Schnitt durch den Scheitel.

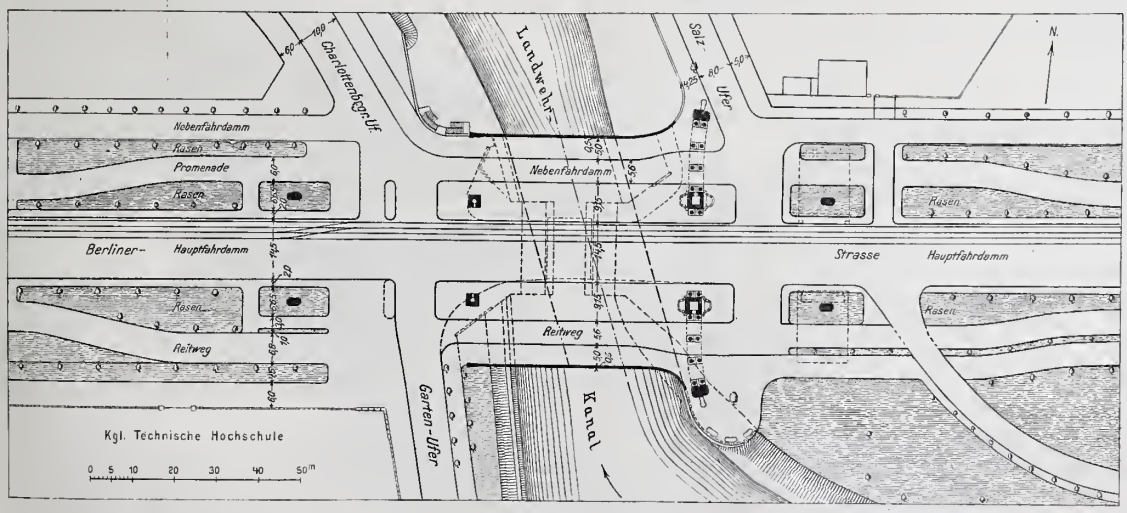


Normaler Querschnitt parallel zur Stirn des Gewölbes.

Der Neubau der Charlottenburger Brücke.

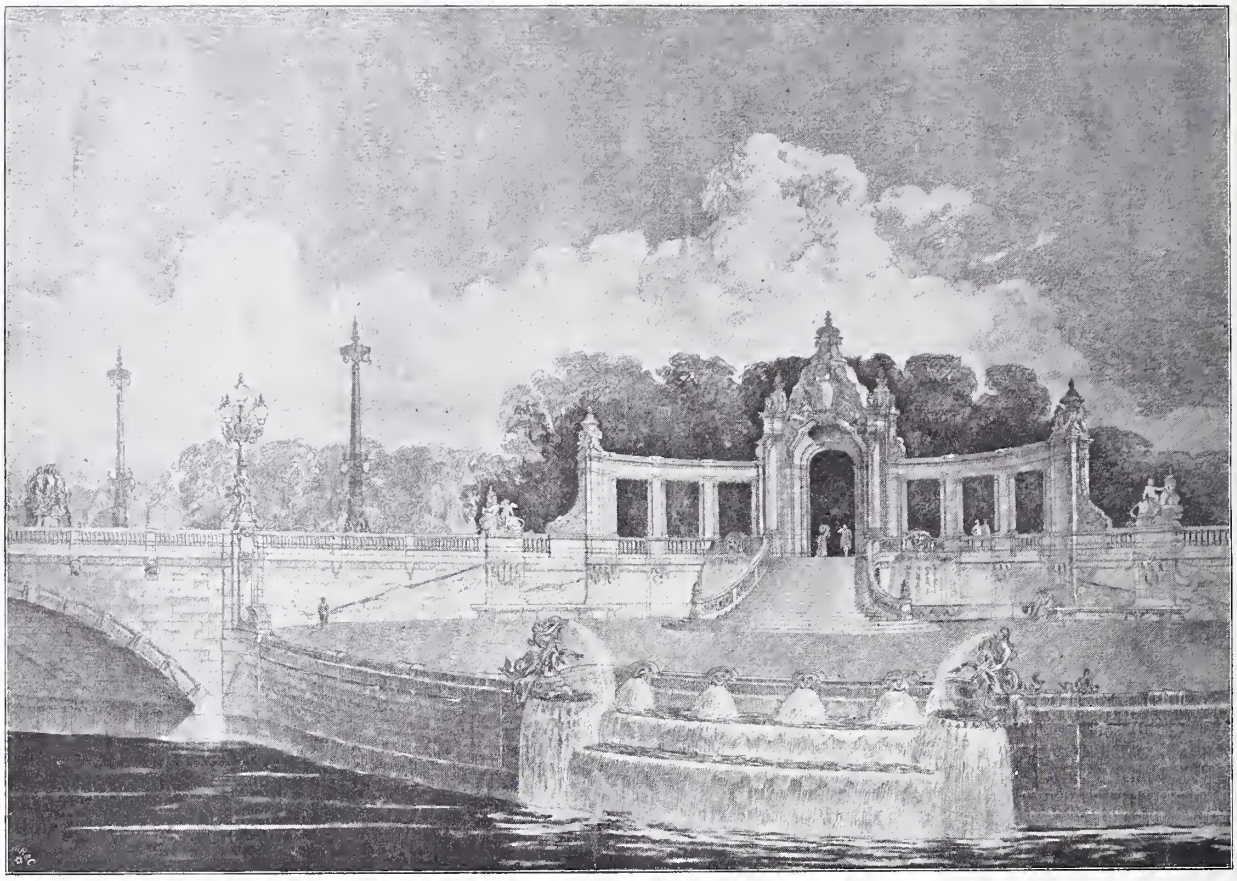
Konstruktion Stadtbaurat A. Bredtschneider in Charlottenburg.

Architektur: Professor Bernh. Schaede in Charlottenburg.

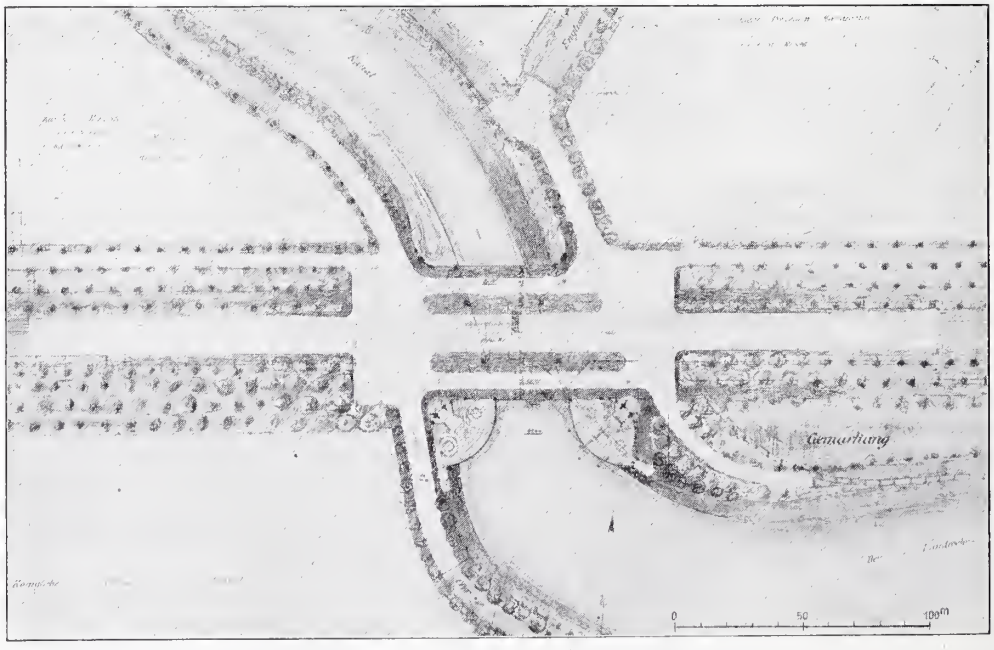


Die als abgeschlossen anzusehenden Vorversuche sollten in erster Linie die Antwort darauf geben: Wo, wie, wann und womit teert man zweckmäßig?

I. Die erste Frage: „Wo teert man zweckmäßig?“ kann die Rheinische Provinzial-Straßenverwaltung insofern beantworten, als sie festgestellt hat, wo man nicht teeren darf. Feucht liegende Straßen, gleichgültig, ob die Feuchtigkeit von oben oder von unten kommt, also Straßen in Wäldern, an quelligen Bergabhängen, auf tonhaltigem Grunde und in Ortschaften eignen sich nicht zu der Teerung. Mag das häufige Frieren und das Wiederauftauen während des rheinischen Winters einen Teil der Schuld an der schnellen Zerstörung des Teeres auf solchen feuchten Straßen tragen, die genauen Beobachtungen haben den wesentlichsten Anteil der Zerstörung doch in dem Umstande erkannt, daß der Teer die Reibung zwischen den Steinen nicht verträgt. Eine feuchte Straße erleidet unter dem Verkehr stets innere Bewegungen, die den Teer zerreiben und schließlich in Schlamm verwandeln. Diese Eigenschaft des Teeres, die übrigens auch dem Asphalt anhaftet, wie man sich bei den mit Schienengleisen versehenen Asphaltstraßen überzeugen kann, macht den Teer auch für Straßen mit sehr schwerem Verkehr nach den diesseitigen Erfahrungen unbrauchbar, was vielleicht mit den Ergebnissen der neuesten Denkschrift der französischen Studienkommission zur Unterdrückung des Staubes und zur Erhaltung der Landstraßen nicht übereinstimmt. Es heißt darin: „Die bedeutend schwächere Abnutzung der Teerdecke ist die gleiche bei sehr starkem und bei weniger starkem Verkehr“. Nun ist ja der Begriff von „starkem“ und „weniger starkem“ Verkehr ein sehr unsicherer, und ein „sehr starker“ Verkehr braucht noch kein „schwerer“ zu sein. In der Rheinprovinz hat bei sehr schwerem Verkehr die Teerung den Erwartungen nicht entsprochen, sehr starker leichter Verkehr schadet ihr wenig oder nichts.

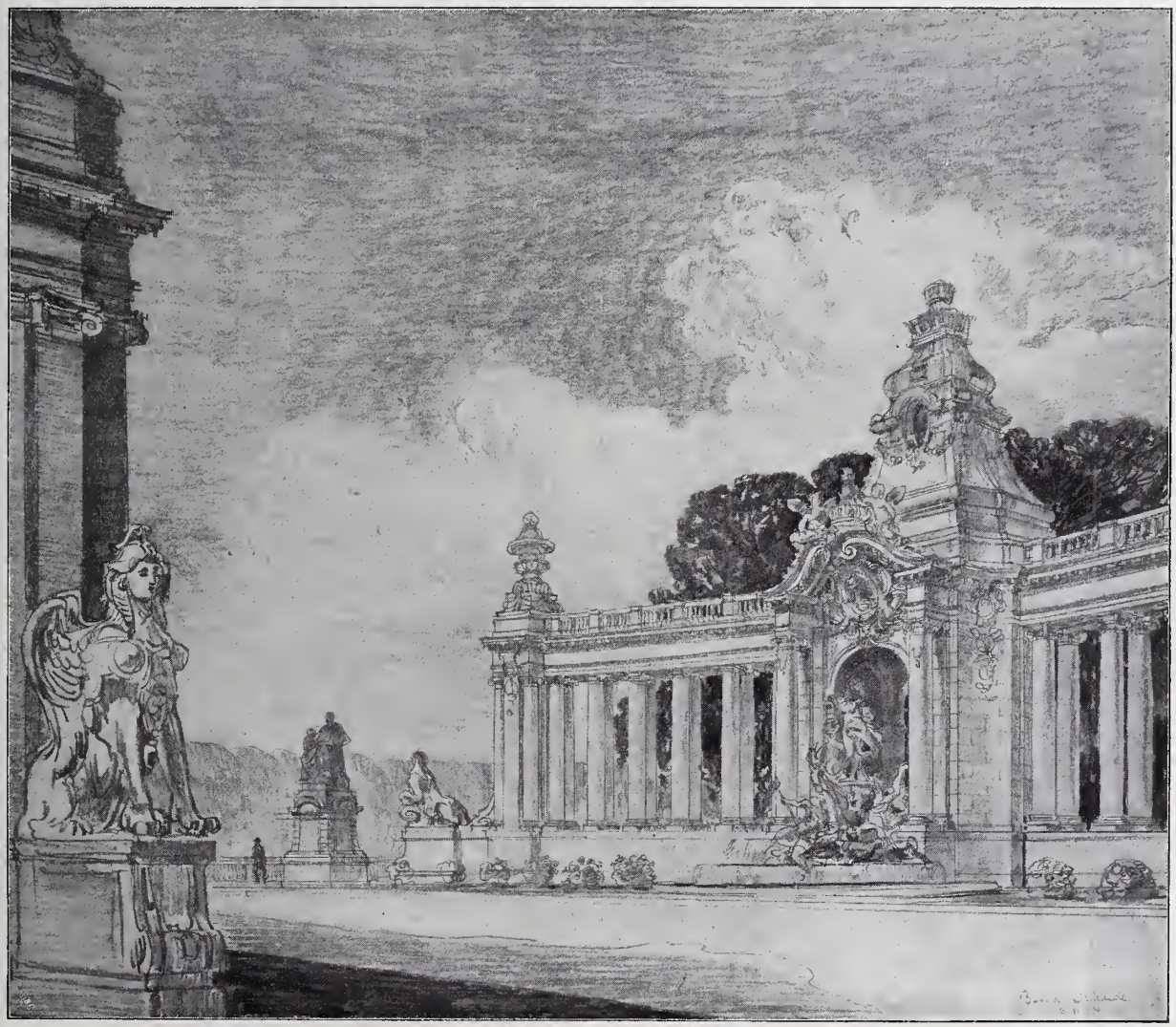


Der Neubau der Charlottenburger Brücke. Architekt: Professor Bernhard Schaede in Charlottenburg. I. Entwurf.



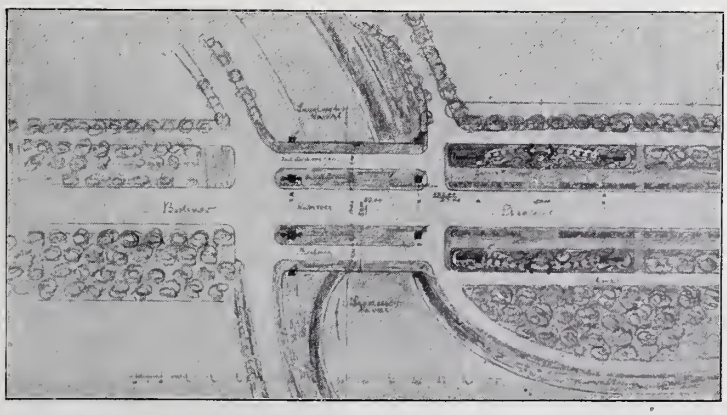
Wie oben schon erörtert, hat es sich gezeigt, daß Teerungen in den Ortschaften keinen Erfolg haben. Das häufige Anfeuchten und Kehren der Straßen, ihre Benutzung zum Aufsetzen von Baumaterialien, das Spielen der Kinder auf den Straßen, wie auch nicht zuletzt die mit der Teerung verbundenen Störungen der Anwohner haben dazu geführt, von Teerungen innerhalb der Ortschaften ganz abzusehen. Die Rheinische Provinzial-Straßen-Verwaltung beschränkt sich daher mit ihren Teerversuchen nunmehr auf Kleinschlagdecken mit gut entwässertem Unterbau in möglichst freier sonniger Lage mit nicht zu schwerem Verkehr. —

II. Wie teert man die Straße? Die Rheinische Provinzial-Verwaltung hat sich an die bekannt gewordenen Teer-



Der Neubau der Charlottenburger Brücke.

Arch.: Professor Bernhard Schaede in Charlottenburg. II. Entwurf.



ungsarten auswärtiger Straßen - Verwaltungen angeschlossen und aus ihren Versuchen den Schluß gezogen, daß sich nur warme und ganz trokkene Straßen zur Teerung eignen. Unmittelbar vor der Teerung bei schönem Wetter wird die trockene Straße sauber gekehrt, aber keinesfalls scharf ausgekratzt. Das scharfe Auskratzen nimmt den Steinen den Halt, es tritt eine unerwünschte Bewegung in der Decke ein. Der möglichst erhitzte Teer wurde darauf anfangs aus Gießkannen auf der Decke ausgebreitet und gleichmäßig durch Piasava-Besen verteilt. Es genügt für 1 qm eine Teermenge von 1,5 kg. Beim zweiten Teeren derselben Strekke reicht schon 1—1,2 kg aus. Nur heißer Teer dringt sofort in die Decke ein und er tut es um so gründlicher, je wärmer die Decke selbst ist. Bleibt der Teer auf der Decke gewissermaßen als Teppich liegen, so wird er schwerlich den nächsten Winter überdauern, da die wechselnde Witterung ihn un-

term Verkehr zersprengt. Es liegt dann die Straße voller kleiner Teerstücke, die beim Abschlammen oder auch bei starkem Regen verschwinden. Die Abdeckung des Teeres mit dem abgekehrten Staub und, wo der Staub nicht reicht, mit feinem Sande kann sehr bald erfolgen, an heißen Tagen schon 1 Stunde nach der Teerung. Es kommt nur darauf an, daß der Teer nicht mehr schmierig ist, sondern den Staub oder Sand trägt. Dann kann der Verkehr sofort über die Straße geleitet werden. Ist es nicht möglich, die ganze Straße für einige Stunden zu sperren, so teert man diese ohne Schaden in 2 Hälften.

Der bekannte Uebelstand, daß der Teer im einfachen Kessel schon bei 50° C. aufflammt, läßt seine weitere Erhitzung, die durchaus wünschenswert ist, nur mit Hilfe besonderer Apparate zu. Diese Apparate zerfallen zurzeit im wesentlichen in 3 Klassen.

1. Erfinder: Ingenieur Lassailly in Paris. Der Teer wird durch Dampfschlangen in einem transportablen Dampfkessel auf 100° C. erhitzt und durch Dampf in einen zweiten gleichfalls fahrbaren Kessel übergedrückt, der mit einem wagrecht dicht über der Straße liegenden Rohr verbunden ist, das durch zahlreiche kleine Löcher den Teer auf die Straße fließen läßt. Unmittelbar neben dem Rohr befinden sich fest eingestellte scharfe Besen, die den heißen Teer in die Straße einbürsten. Der erstgenannte fahrbare Dampfkessel wird immer für 1 km Straßenteerung festgestellt, während der zweite Kessel den Teer von hier an Ort und Stelle bringt und auslaufen läßt. Diese Apparate werden von den Westrumit-Werken in Dresden benutzt und sind im Jahre 1907 in den Bauämtern Coblenz und Bonn auf der Provinzialstraße Cöln—Mainz zur Anwendung gelangt.

2. Einen anderen Apparat hat der Fabrikbesitzer und Ingenieur G. Breining in Bonn konstruiert und in Betrieb gesetzt. In diesem wird gleichfalls durch Dampfschlangen der Teer unter ständigem maschinellen Rühren erhitzt und unmittelbar in die im übrigen der Einrichtung des Lassailly'schen Apparates gleichenden Röhren gepreßt. Die einbürstenden Besen entsprechen gleichfalls denjenigen des Lassailly'schen Apparates. Breining bringt den Teer im auf 100° C. erhitzten Zustand auf die Decke.

3. Ein dritter Apparat wird von Adolph Stephan Nachfolger zu Charley in Oberschlesien eingeführt, der sich vom Breining'schen Apparat dadurch unterscheidet, daß er den heißen Teer nicht durch ein durchlöchertes Rohr auslaufen läßt, sondern ihn mittels einer Druckpumpe mit etwa 6 Atm. Ueberdruck auf die Straße spritzt. Im übrigen unterscheidet sich der Apparat nicht wesentlich von demjenigen der Firma G. Breining. Keiner dieser drei Apparate ist in Deutschland patentiert.

Alle Teerungen der Rheinischen Provinzialverwaltung für 1908, die nicht mit eigenen Apparaten — das Bauamt Cochem verfügt über einen eigenen Stephan'schen Apparat — bezw. die nicht wegen genügenden Umfanges und großer Transportweiten vorläufig doch besser von Hand ausgeführt werden, sind an die Firma G. Breining in Bonn kontraktlich übertragen.

Ob das Verfahren der Firma Adolf Stephan Nachfolger tatsächlich von nennenswertem Einfluß auf das Eindringen des Teeres in die Steindecke ist, hat endgültig noch nicht festgestellt werden können. Alle drei Apparate bieten den großen Vorteil, daß erstens der Teer heiß oder doch wärmer als beim Handbetrieb auf die Straße kommt, und daß wegen ihrer großen Leistungsfähigkeit die heißen und trockenen Sommertage besser ausgenutzt werden können. —

III. Die Frage, womit man teert, scheint kaum einer Antwort zu bedürfen. Aber die gelieferten Teersorten sind sehr verschiedenartig. Unter allen Teerlieferungen für die Rheinische Provinzialverwaltung sind kaum zwei von ganz gleicher Beschaffenheit gewesen. Vom ganz dünnflüssigen, ölartigen Teer bis zum zähen, nur schwer fließenden kamen alle Arten vor. Der dünnflüssige Teer verdient nach den diesseitigen Erfahrungen den Vorzug. Kommt er zu dick an, um genügend flüssig zu sein, dann muß er heiß mit Teeröl verdünnt werden. Ein Versuch, den Teer mit Wasser zu verdünnen, schien anfangs guten Erfolg zu haben, aber die Teerdecke versagte sehr bald, was nach den übrigen Verhältnissen nur dieser Mischung zugeschrieben werden konnte. —

IV. Wann soll man teeren? Wenn die Straßen recht warm sind, also in den heißen Monaten Juni, Juli und August, und im August auch nur solange, als die Nächte noch warm sind, dann soll man teeren. Die Straße muß warm sein, wenn die Teerung frühmorgens beginnt und darf in der Nacht nicht so stark abkühlen, daß der Teer in die Decke nicht einzieht. In schattigen Lagen muß man daher im Juli, in freien sonnigen Lagen kann man auch im Juni und August teeren.

Ganz einwandfrei haben unsere Versuche ferner ergeben, daß man am vorteilhaftesten eine neue Decke teert, die 6 bis 8 Wochen befahren worden ist. Teert man früher, so ist die Decke noch zu sehr in Bewegung und es tritt das vorher als schädlich bezeichnete Reiben zwischen den Steinen ein. Teert man später, so wird das Eindringen des Teeres in die Decke behindert, weil sie schon zu fest zusammengefahren ist. Die zweite Teerung ist teils in den auf die erste folgenden Jahren, teils nach 2 bis 3 Jahren erfolgt. Es scheint, als bringe die zweite Teerung nach 2 bis 3 Jahren einen größeren Nutzen, als die Teerung in dem auf die erste Teerung folgenden Jahre. —

Unter Ausschluß der aus diesem oder jenem Grunde verunglückten, zerstörten oder an Gemeinden abgetretenen Teerstrecken geben die in diesem Frühjahr einheitlich revidierten Teerstraßen im ganzen ein günstiges Bild. Der Teer ist selbst in den vor 4 Jahren geteerten Strecken zum Teil deutlich zu erkennen und häufig noch in 2 bis 3 cm Tiefe anzutreffen. Die einmal geteerten Strecken unterscheiden sich von den nicht geteerten gleichalterigen Nachbarstrecken vorteilhaft durch: 1. wesentlich geringere Staub- und Schlammbildung; 2. schnelleres Abtrocknen; Schnee bleibt auf einer Teerdecke nur kurze Zeit liegen und bald hebt sich das dunkle Teerstück von der weißen Nachbarstrecke ab; 3 eine glattere Oberfläche der Decke, die häufig an eine Asphaltdecke erinnert. Das Bindematerial liegt fest in der Decke; 4. das anfangs völlig fehlende Wickeln, das selbst im dritten Jahre nur in geringem Umfang zutage tritt; 5. die in gleicher Weise wie zu 4 fehlende Rollsteinbildung; 6. wesentlich verminderte Inanspruchnahme des Wärterpersonals hinsichtlich der Unterhaltung.

Die ausgeführten zweiten Teerungen weisen alle unter 1—6 genannten Vorteile noch in erheblich höherem Maße auf. Diese zweimal geteerten Strecken kommen Asphalt-Straßen in ihrem ganzen Verhalten sehr nahe und werden vom Publikum außerordentlich geschätzt.

Wenn infolge des Abbindens der obersten Deckenschicht durch die Teerung eigentlich nur der bei dem Verschleiß der Straße entstehende Staub gebannt wird, so beweisen die hier zusammengestellten Vorteile der Teerung, daß diese in nicht zu unterschätzendem Maße auch den Kot bekämpft, indem die ebene und glatte sowie leicht abtrocknende Straßenoberfläche dahin wirkt, daß Kot bei Regenwetter in die Seitengräben gespült und bei trockener Witterung durch den Wind auf die anstoßenden Felder verweht wird.

Die Kosten des Teerens haben bisher durchschnittlich 13,5 Pf./qm betragen. Jetzt kostet die Teerung einschließlich des Abkehrens und Wiederaufbringens des Sandes und Staubes 13 Pf./qm, wovon 7 Pf /qm auf die Arbeitsleistung entfallen. Bei 5 m breiter Fahrbahn kostet somit 1 km fertig geteerter Strecke 650 M. Die zweite Teerung kann gewöhnlich in geringerer Breite und mit weniger Teer ausgeführt werden, sodaß sie nicht mehr als 500 M./km in Anspruch nimmt.

Aus den vorstehenden Erörterungen lässt sich das vorläufige Gesamtergebnis kurz dahin zusammenfassen: Die Teerungen bringen schon durch die Beseitigung bezw. Verminderung des Staubes und des Schlammes den Straßen einen gewissen Nutzen, der die durch sie entstandenen Kosten auf Straßen mit lebhaftem, nicht zu schwerem Verkehr teilweise wieder einbringt. Möglicherweise wird sich noch ein weiterer Nutzen durch die längere Dauer der geteerten Decken gegenüber den ungeteerten ergeben; bestimmte Zahlen dafür anzugeben, wäre aber bei den meistens verhältnismäßig lange vorhaltenden Decken zurzeit noch verfrüht.

Von ganz besonderer Bedeutung können die Teerungen in dem Kampf gegen Beschädigungen der Straßendecken durch die zahllosen in der Rheinprovinz verkehrenden Automobile werden. Diese wirken bekanntlich dadurch nachteilig auf die Straßenoberfläche, daß sie zunächst den Staub und das Bindematerial, dann aber auch kleinere Steine aus der Decke heraussaugen. Schließlich entstehen in den Decken runde oder ovale Löcher, die allmählich zur vollständigen Zerstörung der Decken führen können. Dieser Einfluß der Automobile ist vornehmlich bei sehr starkem und dabei schwerem Verkehr, sehr schneller Fahrt und ganz besonders bei Automobil-Omnibussen beobachtet worden. Da lag es nahe, den Versuch anzustellen, ob es möglich sei, durch Teerungen der Decken und damit durch Befestigen des Bindemateriales und des Sandes zwischen dem Kleinschlag dem Aussaugen zu steuern. Die hierbei bisher gewonnenen Erfahrungen in den verschiedenen Bauämtern gehen darauf hinaus, daß die gewöhnlichen Personen-Automobile den Teerdecken nichts schaden, daß aber die Automobil-Omnibusse auch die Teerdecken aufreißen, wenn auch nicht so schnell, wie die ungeteerten Straßen. Das zeigen ganz besonders die Straßen von Neuenahr bis Walporzheim und von Cleve bis zum Rhein gegenüber Emmerich.

Gelegentlich der Prinz Heinrich-Fahrt fuhren bekanntlich durchschnittlich 130 Automobile in kurzen Abständen durch die ganze Rheinprovinz. Die Besichtigung der befahrenen

Straßen hinter den letzten Automobilen ergab, daß trotz der stellenweise sehr erheblichen Geschwindigkeit die herbeigeführten Schäden sich meistens auf das Aussaugen des Bindematerials beschränken. Ausgeschlossen von diesem im allgemeinen günstigen Ergebnis ist nur die Straße zwischen Bacharach und Rheinböllen, die als Rennstrecke für Bergfahrt auserwählt war. Diese Straße hat besonders in den Kurven sehr bedeutende Beschädigungen erlitten.

Wenn die Automobile auf ihren gewöhnlichen Fahrten, und als eine solche kann die Prinz Heinrich-Fahrt mit Ausschluß der Rennstrecke Bacharach—Rheinböllen wohl angesehen werden, nur das Bindematerial aussaugen, so könnte diesem Uebelstand wohl durch Teeren der von Automobilen besonders bevorzugten Straßen begegnet werden.

Aus diesem Grunde wird geplant, schon von diesem Jahre ab die Teerungen der Rheinischen Provinzial-Verwaltung in der Hauptsache auf die bekannten Automobil-Straßen am Rhein, an der Ahr, an der Mosel, auf die Verbindungswege der Großstädte untereinander, und auf sonstige, aus örtlichen Gründen stark von Automobilen benutzten Provinzial-Straßen zu beschränken. Allerdings kann das nur allmählich geschehen, weil Teerungen nur auf neuen Decken Erfolg versprechen, bei älteren Decken also der Zeitpunkt der notwendigen Neudeckung abgewartet werden muß. —

Vereine.

Architekten-Verein zu Berlin. Vers. vom 25. Jan. 1909. Vors. Hr. Geh. Brt. Bürckner. Vor einer zahlreichen Vers. der Vereinsmitglieder und ihrer Damen sprach Hr. Baugew.-Schuldir. Kempf aus Passau über „Niederbayerische Klosterkirchen, ein Beitrag zur Geschichte des XVIII. Jahrhunderts".

Der Vortragende behandelte, gestützt auf alte Quellen, die Klosterkirchen: Niederalteich, Oberalteich, Osterhofen, Vormbach, Aldersbach, St. Salvator und Fürstenzell, indem er bei Besprechung der Entstehungsgeschichte dieser hervorragenden Architekturschöpfungen gleichzeitig auch auf die Geschichte der zugehörigen Klöster einging. Die Gründung der Klöster Niederalteich, Oberalteich, Osterhofen und Vormbach geht bis ins 8. Jahrhundert zurück. Von ihren Kirchen ist aus dieser Zeit uns nur noch wenig erhalten geblieben, einerseits infolge gänzlicher Zerstörung durch die Hunnen bezw. Ungarn, anderseits durch die vielfachen Umbauten, die sie schon im Mittelalter, besonders durchgreifend aber zur Zeit der Renaissance und Barockzeit erfuhren. Die übrigen Klöster mit ihren Kirchen sind im Mittelalter gegründet, haben aber gleichfalls in der Renaissance- und Barockzeit eine gründliche Umgestaltung erfahren. Es kam dann im Jahre 1803 das für alle Klöster gleiche Schicksal, die Säkularisation, und mit ihr eine Zeit der Vernachlässigung und des Verfalles. Wie die Klosterkirchen aus dieser Zeit, die viele Werte der Baukunst vernichtet hat, hervorgegangen sind, zeigten die vortrefflichen Lichtbilder vielfach eigner Aufnahme des Vortragenden. —

Versammlung vom 1. Februar 1909. An diesem Abend sprach Hr. Prof. Dr. Eberstadt, Dozent an der Berliner Universität, über „Neuzeitliche Anforderungen an Bebauungsplan und Bauordnung". Der Redner verwies zunächst auf die Bodenparzellierung und die Bauformen in England. Die englischen Wohnverhältnisse sind, wie häufig, z. T. bis zur Uebersättigung, geschildert worden. Aber diese Schilderungen beziehen sich nur auf die äußere Erscheinung des Wohnungswesens; es gilt demgegenüber, die inneren Ursachen zu betrachten, die für die Entwicklung der Wohnverhältnisse bestimmend sind. Der Ausgangspunkt ist für beide Völker, Deutschland und England, in der Gegenwart der gleiche gewesen; wenn trotzdem die tatsächliche Gestaltung eine völlig verschiedene geworden ist, so liegt dies daran, daß auf den grundlegenden Gebieten des Bebauungsplanes, der Bauordnung und des Realkredites England Einrichtungen geschaffen hat, die denen Deutschlands vollständig entgegengesetzt sind. Für die neuzeitliche Stadtanlage sind als wesentliche Grundzüge im Gegensatz zu dem älteren Städtebau zu bezeichnen: 1. Entscheidende Bedeutung der Außenbezirke; 2. Notwendigkeit der Schaffung reiner Wohn-Stadtteile; 3. überwiegende Bedeutung der Kleinwohnung. Nach der Einkommenstatistik für Preußen von 1907 verlangen nicht weniger als 92,2% sämtlicher städtischen Einwohner Kleinwohnungen oder kleine Mittelwohnungen in Preislagen von 150—300 M. und 400—500 M. Eberstadt behandelt demgemäß besonders ausführlich die Anlage von Wohnstraßen, für die verschiedene, z. T. sehr reizvolle Lösungen vorgeführt wurden. Im Anschluß hieran wurden die verschiedenen Hausformen von der Mietskaserne bis zum Einfamilienhaus besprochen. Die Ursache für die heutigen Zustände erblickt Eberstadt in den entscheidenden Verwaltungs-Einrichtungen auf dem Gebiete des Städtebaues. Er verwirft die Jagd nach fremden Vorbildern. Unsere Aufgabe gehe vielmehr dahin, die Einrichtungen des Bauwesens und des Realkredites, die in den 70er Jahren geschaffen wurden, den Anforderungen der Gegenwart gemäß zu reformieren. —

Im Dresdener Architekten-Verein hielt am 23. März Hr. Ing. R. v. Brockdorff einen Vortrag über „Elektrische Raumbeheizung". Die Vorzüge dieser Heizung, die weder Lagerung von Brennmaterial erfordert, noch Verbrennungsprodukte entwickelt, kommen besonders da zur Geltung, wo billiger Strom zur Verfügung steht, also bei Anschluß an große Wasserkräfte und bei industriellen Anlagen. Bequemlichkeit und sofortige Betriebsbereitschaft empfehlen elektrische Oefen aber auch dort, wo vorhandene Zentralheizungen bei strenger Winterkälte nicht ausreichen. Die kleinen eleganten Oefen können bequem von Raum zu Raum getragen werden. Zu ihrem Anschluß genügt eine Leitung von 1 qmm Querschnitt, sodaß die Installationskosten sehr niedrig sind.

Die Brockdorff'schen Oefen arbeiten mit großen wärmeabgebenden Oberflächen und geringer Temperatur der Heizelemente und können in Verbindung mit der Außenluft auch als Ventilator wirken.

Das hauptsächlichste Konstruktions-Element der Oefen sind Metallschläuche aus profilierten schraubenförmigen Metallbändern, die derart senkrecht stehend in Rahmen angeordnet sind, daß beim Einschalten des Stromes lebhafte Luftzirkulation eintritt. Durch Demonstration an einem kleinen Ofen wurde der Beweis geliefert, daß der 350 cbm große Sitzungssaal des Architekten-Vereins in kurzer Zeit durchheizt werden kann. Redner führte noch die nach gleichem Patent hergestellten Heißwasser-Oefen vor, welche sich für große Bau- und industrielle Anlagen eine weite Zukunft sichern werden und erntete reichen Beifall. — B.

Am 4. April 1909 besichtigte der Verein unter Führung seines Mitgliedes Schümichen das unter dessen Leitung neu erbaute Warenhaus der Firma „Robert Bernhardt" an Annen- und Zwingerstraße in Dresden. Der stattliche Bau, welcher mit der zurückspringenden Ecke Postplatz-Annenstraße schon auf die später eintretenden baulichen Zustände des Postplatzes (nach Herstellung der dortigen Bauflucht) weitschauend Rücksicht nimmt, und so einen sehr schmalen, handtuchartigen Frontstreifen am Postplatz glücklich vermeidet, stellt sich auch im Inneren als ein vorzügliches Beispiel neuzeitlicher Kunstübung und Technik dar.

Erbauer erläuterte vor allem die besonderen Schwierigkeiten der Gebäudegründung, welches zum großen Teil auf durchaus verschlammtem Gelände, auf dem alten, 14 m tief mit Schutt aufgefüllten Wallgraben zu stehen kam. Es wurden hier nach dem in Amerika zuerst angewandten Verfahren umfängliche Sandschüttungen zur Verteilung der Auflagerdrucke der auf Eisenbetonplatten gegründeten Tragpfeiler gewählt und es haben sich trotz der stellenweise sehr bedeutenden Lasten bis jetzt noch keinerlei Risse durch ungleichmäßige Setzungen gezeigt.

Durch feuersicheren Abschluß der Schaufenster nach innen, durch selbsttätige Feuermelder, Signaleinrichtungen ist größtmögliche Feuersicherheit angestrebt. Die eigentlichen Verkaufsräume befinden sich im Erd-, I. und II. Obergeschoß, welche durch den galerieumlaufenen Lichthof mit der als Brennpunkt der Anlage sehr vornehm ausgestalteten brunnengeschmückten Haupttreppe mit einander in Verbindung stehen. Drei weitere Treppen und 3 Personenaufzüge dienen raschester Verkehrsvermittelung. Im III. und IV. Obergeschoß sind Bureaus, Musterzimmer, Schneiderei und Lagerräume untergebracht.

Nach Besichtigung der umfangreichen Heizungs- und Lichtanlage im Untergeschoß vereinte man sich in der Personal-Kantine, wo der Erbauer einen trefflichen Imbiß darbot und die Damen mit sinniger Osterspende erfreute.

Des Dankes aller Teilnehmer dürfen Hr. Schümichen und die Firma Robert Bernhardt versichert sein. — B.

Vermischtes.

Auszeichnung. Der Ober- und Geheime Baurat Dr.-Ing. Jos. Stübben in Grunewald wurde zum Ehrenmitglied des 1907 gegründeten „Architectural Institute of Canada" ernannt. —

Zur Erhaltung des Schönhofes in Görlitz wird in Görlitzer Tageszeitungen eine erfreuliche Nachricht wiedergegeben. Wie wir S. 171 berichteten, war die Erhaltung des Schönhofes schließlich von der Bewilligung der Summe von 7500 M. als Rest eines Betrages von 45000 M. abhängig, den die Stadt Görlitz als Beitrag zu dem Kaufpreis des Schönhofes von 150000 M. von dritter Seite erwartete. Das kgl. preuß. Ministerium für geistl. usw. Angelegenheiten hat nunmehr diese Summe bewilligt und damit in dankenswertester Weise zur Erhaltung eines der charakteristischesten Werke der schlesischen Renaissance beigetragen. —

Industriebetrieb der Baukunst. Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung Boswau & Knauer in Berlin teilt mit, daß nach dem Ableben des Hrn. Herm. Knauer die bisher vereinigten Abteilungen für Architektur und Bauausführung, die schon früher getrennte Verwaltungen hatten, nunmehr auch äußerlich getrennt wurden. Das Architektur-Atelier ist mit allen seinen Beamten und Einrichtungen in das Atelier des Hrn. kais. Brt. Ahrens in Berlin übergegangen. Hoffentlich bedeutet dieser Uebergang die Einlenkung der Ausübung der Baukunst wieder in die natürlicheren Bahnen baukünstlerischen Schaffens. —

Führung des Ingenieurtitels in Oesterreich. Im Mai 1903 lag dem Unterrichts-Ausschuß des österreichischen Abgeordnetenhauses ein Gesetzentwurf betreffend die Berechtigung zur Führung des Ingenieurtitels vor, welcher im wesentlichen forderte, daß nur der zur Führung des Titels „Ingenieur" (Ing.) berechtigt sein sollte, der die Studien an einer technischen Hochschule ordnungsmäßig absolviert und die vorgeschriebenen Staatsprüfungen ihrer Fachabteilung oder die Diplomprüfung mit Erfolg abgelegt hat. Ebenso die Absolventen der Bergakademien oder Hochschulen für Bodenkultur usw., welche die Staats- oder Diplom-Prüfungen mit Erfolg abgelegt haben, hinsichtlich der Führung des Titels Ingenieur der Landwirtschaft (Ldw.-Ing.) bezw. Ingenieur der Forstwirtschaft (Fstw.-Ing.), Ingenieur der Kulturtechnik (Kt.-Ing.). Der Gesetzentwurf sollte rückwirkend sein mit gewissen Erweiterungen auch für die, welche ihre Studien als ordentliche Hörer an einer solchen Hochschule oder Akademie vor Wirksamkeit der Ministerial-Verordnung vom 12. Juli 1878 betr. das Prüfungs- und Zeugniswesen dieser Anstalten vollendet und durch Prüfungen mit Erfolg abgelegt haben. Der Gesetzentwurf kam s. Z. aus verschiedenen Umständen nicht zur Erledigung; die Frage ist aber jüngst wieder in Fluß gekommen. Der V. Oesterr. Ingenieur- und Architektentag hat nämlich den Beschluß gefaßt, ein Verzeichnis aller der Ingenieure aufzustellen, die im Sinne des Gesetzentwurfes zum Titel „Ingenieur" berechtigt sein sollen und fordert nun alle daran Interessierten auf, zu dem Verzeichnis ihre Angaben einzusenden. Zur Wertschätzung der Technik wäre auch in Deutschland ein ähnliches Vorgehen wichtig. — L. Oz.

Wechsel in der Stellung städtischer Tiefbau-Beamter. Am 1. Juli d. J. tritt der Vorstand des Tiefbauamtes der Stadt Frankfurt a. M., Hr. Stadtrat Kölle, zu der Firma Philipp Holzmann & Co. in Frankfurt über und soll in seiner neuen Stellung nach Frankf. Tagesblättern ein Einkommen von 40000 M. beziehen. Er wird hier die Ausführung der großen Hafenanlagen leiten, welche die Stadt im Osten plant und von Kölle in seiner bisherigen Stellung entworfen wurden. Es ist erfreulich zu sehen, wie und in welchem Maße die weitblickende Bauindustrie hervorragende Kräfte des technischen Berufes zu finden und zu schätzen weiß. — Das Gegenteil wird aus Mannheim berichtet. Der Leiter des dortigen städtischen Tiefbauamtes und Schöpfer des Industrie-Hafens, der Schwemm-Kanalisation usw., Hr. Stadtbrt. Eisenlohr, hat eine Berufung in eine ähnliche Stellung in Straßburg i. E. erhalten und angenommen. Während Eisenlohr in Mannheim ein Gehalt von 12000 M. bezog, wird er in Straßburg ein solches von 15000 M. haben. Er hat sich jedoch bereit erklärt, in Mannheim zu bleiben, wenn sein Gehalt hier auf 15000 M. erhöht werde. Während ein Teil der Stadtverordneten bereit war, die Gehaltserhöhung zu bewilligen, trug der größere Teil bei aller Anerkennung der vorzüglichen Eigenschaften Eisenlohr's Bedenken im Hinblick auf die Folgen bei den übrigen Abteilungs-Vorstehern. Wir fürchten, Mannheim wird diese Bedenken noch bereuen. Als Dumreicher und Eitelberger die österreichischen Gewerbeschulen schufen und die Lehrerfrage erörtert wurde, da fiel das Wort: Ein guter Lehrer ist nie zu teuer bezahlt, ein schlechter Lehrer immer. Wir können täglich beobachten, daß die Industrie sich den Kern dieses Wortes zunutze macht, daß jedoch Städte und Staat vielfach bei einer anderen Anschauung, nicht zu ihrem Nutzen, beharren. —

Tote.

Baudirektor Friedrich von Schaal †. In Stuttgart starb in der Frühe des 3. Mai nach längerer Krankheit der Baudirektor Friedrich von Schaal, Vorstand der kgl. Ministerial-Abteilung für den Straßen- und Wasserbau, im 67. Lebensjahre. Mit ihm verliert Württemberg wieder einen seiner besten technischen Beamten. Schaal wurde am 4. September 1842 in Ludwigsburg geboren, wo er auch seine allgemeine Vorbildung empfing. Seine fachlichen Studien machte der Verstorbene an der damaligen Polytechnischen Schule in Stuttgart in den Jahren 1858—1863. Nachdem er die für technische Staatsbeamte üblichen Prüfungen bestanden hatte, war Schaal zunächst beim Bau verschiedener Eisenbahn-Linien wie Pforzheim—Horb—Freudenstadt und Waiblingen—Murrhardt tätig und fand auch Gelegenheit, sich Erfahrungen im Tunnelbau, so bei den Tunneln bei Sulzau, Sulz und Hochdorf, zu erwerben. Im Jahre 1876 trat er in die Abteilung für Straßen- und Wasserbau über, in welcher er die vielfältigste Tätigkeit entfaltete und die er seit dem vergangenen Jahre als Vorstand leitete. Aus der reichen Tätigkeit des Verstorbenen seien angeführt der Bau der König Karl-Brücke über den Neckar zwischen Stuttgart und Cannstatt, der Bau der Neckarbrücken von Plochingen, Hochberg, Gemmrigheim, Neckargartach, Flußkorrektionen an Enz und Murr, am Kocher und an der Jagst, Straßenbauten im Neckarkreise usw. Schaal war Vorstand des hydrographischen Bureaus und Mitglied der ständigen technischen Kommission für die Herstellung des Großschiffahrtsweges von Mannheim bis Heilbronn. Infolge seiner hervorragenden Verdienste ernannten ihn seine Vaterstadt Ludwigsburg sowie die Gemeinde Neckargartach, die er mit einer bemerkenswerten Brücke (Jahrg. 1906 S. 382) beschenkte, zum Ehrenbürger. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu Um- und Neubauten für die Polytechnische Schule in Zürich dürfte, obwohl auf schweizerische oder in der Schweiz niedergelassene Architekten beschränkt, doch auch in deutschen Fachkreisen Interesse erregen, betrifft er doch möglicherweise die Umgestaltung eines Werkes von Gottfried Semper. Es handelt sich hinsichtlich des Semper'schen Hauptgebäudes des Polytechnikums um zwei Voraussetzungen, nach welchen das Hauptgebäude ohne Vergrößerung erhalten werden kann, oder aber es erhält das Hauptgebäude einen Anbau. Im ersteren Falle ergeben sich folgende Lösungen: entweder wird die Ingenieurschule in ein neues Gebäude verlegt und die übrigen Abteilungen, Institute und Sammlungen bleiben im alten Hause, das sachgemäß umgebaut und wiederhergestellt wird; oder die naturhistorischen Sammlungen kommen in einen Neubau und es werden den verbleibenden Sammlungen die Kupferstich- und archäologische Sammlung angereiht. Falls das Hauptgebäude einen Anbau erhalten soll, was wir im Interesse der Pietät gegen Gottfried Semper bedauern würden, so sind der nordöstliche und der südöstliche Seitenflügel zu verlängern und die Enden der Flügel mit einem Querbau zu verbinden. Dieser vergrößerte Bau soll dann allen Abteilungen, Sammlungen und Instituten, die sich gegenwärtig im Hauptgebäude befinden, Unterkunft gewähren. Neubauten sind zu errichten für die Unterbringung des pharmazeutischen Institutes, des hygienisch-bakteriologischen Institutes, des photographischen Laboratoriums, der Agrikulturchemie, der Zoologie. Diese Abteilungen können in einem oder in zwei Gebäuden untergebracht werden.

Für 6 Preise stehen 25000 Frcs. zur Verfügung. Dem Preisgericht gehören an die Hrn. Arch. Ch. F. Bonjour in Lausanne; Direktor der eidgen. Bauten Flükiger in Bern; Prof. Moser in Karlsruhe; Arch. Perrier in Neuenburg; die Architekten Pestalozzi und Ulrich in Zürich, sowie Arch. Walser in Basel. Das eidgenössische Departement des Inneren beabsichtigt, einen oder mehrere der preisgekrönten Verfasser mit der Ausarbeitung der endgültigen Pläne zu beauftragen oder engere Wettbewerbe unter allen oder einem Teil der Prämiierten über die ganze Aufgabe oder Teile derselben anzuordnen. —

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Geschäftsgebäude für die Oldenburgische Spar- und Leihbank eröffnet die Bank unter den in Deutschland ansässigen Architekten zum 31. Juli d. J. unter Verheißung dreier Preise von 5000, 3000 und 1000 M., deren Gesamtsumme von 9000 M. jedoch auch in anderer Weise auf nicht mehr als 4 Entwürfe verteilt werden kann. Das Recht, 4 nicht preisgekrönte Entwürfe für je 500 M. anzukaufen, ist vorbehalten. Unter den Preisrichtern befinden sich die Architekten Geh. Ob.-Brt. Prof. Hofmann in Darmstadt, Reg.-Bmstr. Walter in Grunewald, Ob.-Brt. Freese in Oldenburg und Stadtbrt. Noack daselbst. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch die „Oldenb. Spar- und Leihbank" in Oldenburg. —

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Skizzen für ein neues Stadttheater in Brüx erläßt das Bürgermeisteramt für die in Oesterreich wohnenden Architekten deutscher Nationalität zum 31. Juli d. J. Das Theater, in dem die Logen auf das äußerste Maß zu beschränken sind, soll 550—600 Sitze fassen und nicht mehr wie 320000 Kr. kosten dürfen, in welcher Summe jedoch die technischen Bühnen-Einrichtungen nicht inbegriffen sind. 3 Preise von 2000, 1500 und 1000 Kr. Ueber die Ausführung ist völlig freie Hand vorbehalten. —

Inhalt: Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. — Der Neubau der Charlottenburger Brücke. — Vereine. — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. —

Bildbeilage: Der Neubau der Charlottenburger Brücke.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

Ansicht der Brücke gegen den Tiergarten mit Lichtträger und Brüstungs-Endigung.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 38. BERLIN, DEN 12. MAI 1909.

Der Neubau der Charlottenburger Brücke.

Konstruktion: Stadtbrt. A. Bredtschneider in Charlottenburg; Architektur: Prof. Bernh. Schaede in Charlottenburg.

(Fortsetzung.) Hierzu die Abbildungen Seite 254 und 255.

Enger sind Brücke und architektonischer Aufbau im dritten Entwurf Schaede's, der S. 254 dargestellt ist, verbunden. Auch in diesem finden sich auf der Südseite der Brücke die in halber Höhe zwischen dem Wasserspiegel des Kanales und der Fahrbahn angeordneten viertelkreisförmigen Gartenflächen, welche an beiden Seiten des Ufers den Uebergang von dem breiteren Kanalprofil in das engere Querprofil der Brücke zu vermitteln bestimmt sind. Obwohl durch Wasserkünste und figürlichen Schmuck in ansprechender Weise belebt, würde doch auch diese Anordnungen der Vorwurf treffen können, daß ein verhältnismäßig großer Teil des künstlerischen Schmuckes der Brücke an eine Stelle verlegt ist, an welcher er für die Mehrzahl der das Brükkenbauwerk Ueberschreitenden nicht oder nur stückweise zur Geltung kommt. Je einen halben Eindruck hätten nur die an den Kanal-Ufern Wandelnden, den vollen Eindruck nur die auf dem Kanal fahrenden. Es war daher ein sachlich begründeter Schritt, wenn in der schließlichen Ausführung auf allen Schmuck der Brücke unterhalb der Fahrbahn verzichtet wurde und die sich ergebenden Gelegenheiten lediglich zu praktischen Zwecken ausgenützt wurden.

Was den architektonischen Aufbau über der Fahrbahn anbelangt, so war gedacht, der erweiterten Brükkenfläche an ihren 4 Endpunkten durch in der Masse gesteigerte, obeliskenartige Aufbauten in bewegter barocker Gliederung und Formensprache und mit reichstem figürlichem Schmuck vier eindrucksvolle Endpunkte zu geben, welche durch ihre Massen-Entwicklung und Ausbildung geeignet gewesen wären, sich den umgebenden weiten Flächen gegenüber zu behaupten. An der Vorderseite der beiden dem Tiergarten zugewendeten Obelisken waren die Denkmal-Statuen der Gründer Charlottenburgs, Friedrichs I. und der Sophie Charlotte, auf vorgelagerten Postamenten aufgestellt angenommen und allegorische Begleitfiguren sollten nach dem Seite 255 dargestellten Entwurf den Gruppen eine gewisse Abrundung geben. Die Brückenfläche zerfiel in 3 Fahrbahnen und 4 Fußsteige; die mittleren Fußsteige waren als Insel-Steige gedacht und sollten die monumental gestalteten Beleuchtungs-Masten aufnehmen, zu welchen entsprechend durchgebildete Beleuchtungskörper auf den Brückengeländern als Ergänzung angenommen waren.

Es liegt auf der Hand, daß auch dieser Entwurf wie die früheren bei seiner Ausführung der Brücke nicht den Charakter einer eigenartigen Schöpfung unserer Tage verliehen haben würde, den die Bedeutung der Brücke als einer Denkmal-Brücke vornehmster Art durch Geschichte und Lage für sich beanspruchen konnte. Das hat der Künstler wohl gefühlt und daher bei der weiteren Bearbeitung des Gedankens alle bisherigen Annahmen verlassen, um der Brücke die angenäherte Form eines freien, nach oben offenen Torbaues zu geben, der andeutet, daß der Wanderer nach ihrem

Ueberschreiten ein anderes Stadtgebiet betritt. Um das zu erreichen, ist unter gleichzeitiger erheblicher formaler Vereinfachung aus den früheren, dem Straßenzuge parallel folgenden Säulenstellungen eine quer zur Straßenachse gelagerte Kolonnade geworden, die auf dem Berliner Ufer des Kanales steht und als ein den veränderten Umständen angepaßtes wirkungsvolles Gegenstück zu dem am östlichen Ende der Charlottenburger Chaussee den Eintritt nach Berlin bezeichnenden Brandenburger Tor aufzufassen ist.

Mit diesem zur Ausführung gelangten Gedanken wollen wir uns im Schlußartikel beschäftigen. —

(Schluß folgt.)

Der Neubau der Charlottenburger Brücke. Arch.: Prof. B. Schaede in Charlottenburg. III. Vorentwurf.

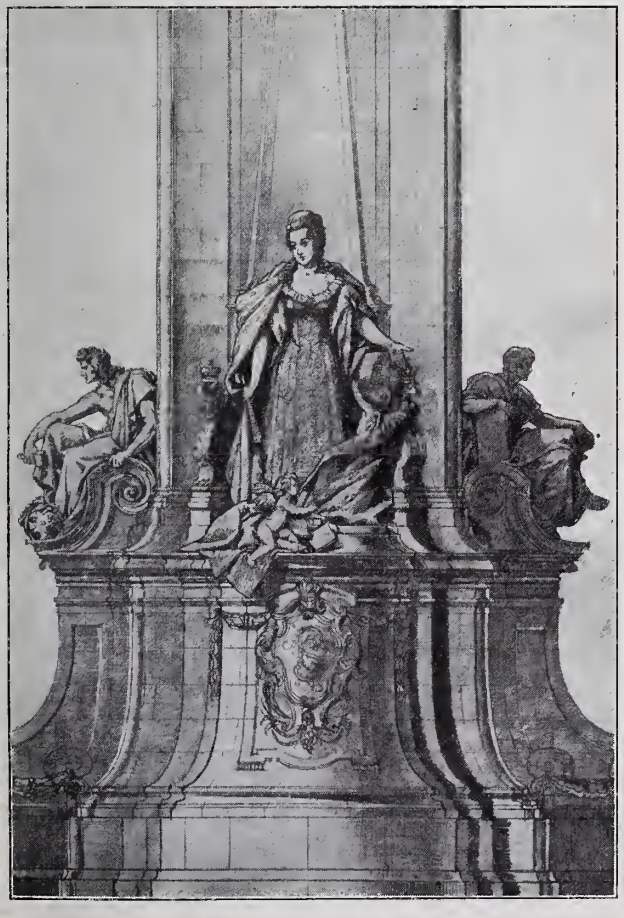
Vereine.

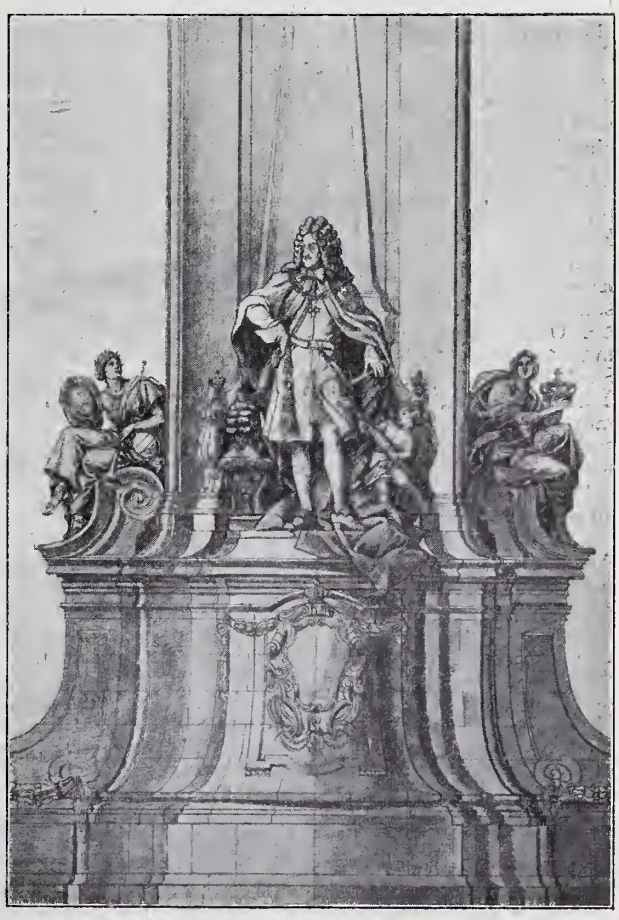
Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Vers. am 29. Januar 1909. Vors. Hr. Bubendey, anwes 65 Pers. Aufgen. a. Mitgl. Hr. Ob.-Brt. M. Fahrenhorst und Hr. Reg.-Bmstr. H. Duot.

Hr. Hennicke hält einen Vortrag über die Wiederherstellungsarbeiten an der Großen Michaelis-Kirche. Die Untersuchung der Fundamente durch Aufgrabung hatte ergeben, daß der Boden durch noch vorhandenes Mauerwerk an der Ecke von Querschiff und Langschiff mit 1,9 kg/qcm, am Mittelpfeiler mit 1 kg/qcm belastet wurde. Durch die Dachlast und das Betongesimse erhöhen sich jetzt die Belastungen auf 2,27 bezw. 1,26 kg/qcm. Die Konstruktion des Daches, die sich fast ausschließlich aus ⊔-Eisen zusammensetzt, besteht aus 4 Bindern im Langschiff von 28 m und 18 m Spannweite, 7 Bindern am Chor-Abschluß und 4 Bindern am Querschiff. Die Dacheindeckung besteht aus Bimsbetonplatten, auf denen nach einem Syderosthen-Anstrich Kupferplatten mit Sprengschrauben befestigt sind. Die Fundamente des Turmes gingen bis 9 m unter Gelände und belasteten den Boden mit 3,46 kg/qcm. Die neue Turm-Anlage machte eine Verteilung des Druckes auf eine größere Fläche durch Ausbetonierung der Turmsohle erforderlich. Der Boden wird jetzt mit 3,54 kg/qcm belastet. Für die Heizung der Kirche sind im naheliegenden Gemeindehause 3 Kessel von je 40 qm aufgestellt. Der Konfirmandensaal und die Sakristei können für sich geheizt werden. — E.

Vers. am 5. Febr. 1909. Vors. Hr. Bubendey, anwes. 102 Pers. Aufgen. a. Mitgl. Hr. Dipl.-Ing. A. Lengweil.

Hr. Düwel spricht über die neuen Wassertürme der Stadtwasserkunst in Hamburg. Nachdem durch





Der Neubau der Charlottenburger Brücke. Architekt: Professor Bernhard Schaede in Charlottenburg. III. Vorentwurf.

die Anlage einer Zentralfiltration und durch die vor wenigen Jahren erfolgte Inbetriebnahme des Grundwasserwerkes am Elbe-Tiefstack-Kanal bereits wesentliche Verbesserungen der hamburgischen Wasserversorgung erfolgt sind, ist durch die von Senat und Bürgerschaft 1906 mit einem Aufwand von 6 915 000 M. beschlossene Umwandlung der mittelbaren in eine unmittelbare Wasserversorgung eine weitere durchgreifende Aenderung eingeleitet. Die erforderlichen insgesamt 100 km langen neuen Leitungen und eine Verstärkung des Pumpwerkes in Rothenburgsort wurden in der verhältnismäßig kurzen Zeit von $2^1/_2$ Jahren durchgeführt.

Von den zur Ausgleichung der Verbrauchsschwankungen vorgesehenen Wassertürmen, für die bekanntlich s. Zt. ein Wettbewerb stattfand, hat wegen der Verzögerung der Stadtpark-Angelegenheit der im Stadtparkgelände in Winterhude vorgesehene Turm noch nicht in Angriff genommen werden können, sodaß in den oberen Stockwerken der hochgelegenen Teile von Barmbeck, Winterhude, Eppendorf und Eimsbüttel die konstante Wasserversorgung noch nicht zur Durchführung kommen kann.

Der Vortragende schilderte darauf unter Vorführung von Lichtbildern die Ausbildung und Bauausführung des Wasserturmes an der Sternschanze mit der für die Anbringung der Baumaterialien angelegten Transportbrücke, den beiden übereinander liegenden, je 2355 cbm fassenden eisernen Wasserbehältern, dem mit gebrochener Umrißlinie ausgebildeten Zeltdach und den aus Beton und Mauerwerk unter Zuhilfenahme von Eisenbeton-Konstruktionen hergestellten Umfassungswänden. Weiter wird der gleichfalls der Vollendung entgegen gehende Wasserturm an der Ecke Winterhuderweg und Heinrich Hertzstraße, dessen Behälter 1380 cbm fassen kann, vorgeführt.

Zum Schlusse seiner Ausführungen führt Hr. Düwel noch eine Reihe von Wassertürmen anderer Städte und der bei einem Wettbewerb für Bremen prämiierten Entwürfe in anschaulichen Lichtbildern vor. — L.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Frankfurt a. M. Am 4. Jan. 1909 sprach Hr. Arch. Bernoully über: „Die wirtschaftliche Lage der Architekten". Redner schilderte im Namen vieler Kollegen die traurige Lage vieler Privat-Architekten durch die Lahmlegung der Privatbautätigkeit durch die wirtschaftliche Notlage. Die Notstands-Arbeiten geben nur den Beamten, Arbeitern und Unternehmern zu tun, Wettbewerbe lohnen nicht die betr. Zeit und Arbeit, die Höhe der Preise und die Programme entsprechen keinem wirklichen Vorteil. Die häufigen — im Jahre 1908 allein 20 — Erfolge der jungen Frankfurter Architekten bei den Wettbewerben sprechen für die Tüchtigkeit des Nachwuchses, der aber bei wichtigen Baufragen ausgeschlossen gewesen sei. Bei häufiger Wiederholung von Wettbewerben und Beschränkung auf kleineren Kreis sind die jungen Architekten auch für kleinere Ausschreiben dankbar, wie sie es auch sind für bezügliche Bemühungen des Stadtrates Schaumann, die aber an der Stadtverordneten-Versammlung gescheitert seien infolge der irrigen Anschauung, es könnten die städtischen Beamten bei Uebernahme von Privatbauten nicht überlastet sein. Redner spricht gegen die Erlaubnis von Ausführung von Privatarbeiten durch städtische Beamte, welche auch unter ungleich günstigeren Neben-Umständen arbeiteten und denen billigere Preise gemacht würden. Das Verbot sei durchzuführen. Große, von der Stadt bearbeitete Gebiete, wie Stiftungen, Privat-Kliniken, Turnfest-Bauten usw. seien den Privat-Architekten genommen. Nichtsdestoweniger hätten diese, z. B. auf den Ausstellungen, ihre Fähigkeit erwiesen, einer bestimmten Frankfurter Kunst Ausdruck zu geben, was bei dem steten Wechsel der Chefs der Bauämter von diesen nicht in diesem Maße zu erwarten sei.

Für gegenwärtigen Notschrei sei jetzt wohl der beste Augenblick, da Bauinsp. Reinicke zum Stadtbaurat der Baupolizei und Bauinsp. Berg als Stadtbaurat nach Breslau berufen ist. Die Arbeiten beider Inspektionen dürften an andere Ressorts zu verteilen und die zahlreichen frei werdenden Aufgaben an Privat-Architekten abzugeben sein, z. B. die Hafen-Hochbauten, Brücken-Architekturen, Baugewerk- und Maschinenbau-Schule, Schwimmbad, Stadt- und Goethe-Museum, Sängerfest-Bauten usw. Die Stadt stünde sich, wie leicht nachzuweisen sei, gewiß nicht schlechter dabei, wie auch aus dem Beispiel von Hannover, Cassel, Cöln, Essen, Dresden, Leipzig, Berlin, Bremen, Hamburg u. a. zu ersehen ist. In Karlsruhe hat sich auf diesem Wege gezeigt, wie sich durch eine derartige Beschäftigung der Privat-Architekten durch die Behörden eine eigene Landeskunst herausbildet, was sich in Frankfurt durch Versuche ebensogut erreichen läßt. Das Vertrauen in das Hochbauamt ist vorhanden, desgl. in den Verein, daß er unter Vermittelung des Ersteren eine bezügliche Bitte an den Magistrat zu richten bereit ist. Eine sachgemäße Erledigung versprechen die Privat-Architekten. Zum Schluß formuliert Redner einen entsprechenden Antrag an den Vorstand.

Bei der darauf folgenden lebhaften Aussprache bemerkt zuerst der Vorsitzende, Prof. Manchot, der Antrag werde zunächst im Vorstand beraten, zu welchem Zweck ein Ausschuß, bestehend aus den Hrn. Leonhardt, Sander, Senf, v. Löhr und Lennartz gewählt wurde. Hr. Eberhardt, Hr. Rau u. a. unterstützten den Antrag mit Betonung der Notwendigkeit des Festhaltens der Normen und energischer Zurückweisung der sogen. Schmiergelder, wodurch allein die Hebung unseres Standes, der mit dem der Aerzte und Anwälte auf gleicher Höhe stehen müsse, erreicht werde. —

Die Versammlung vom 18. Januar 1909 eröffnete der Vorsitzende Kölle durch die Mitteilung von Vereinsangelegenheiten und mit Berichten über die Abgeordneten-Versammlung und die Wander-Versammlung in Darmstadt und Frankfurt, welche für 1910 geplant sind, weitere Aufschlüsse über eine damit zu verbindende Bau-Ausstellung in Aussicht stellend.

Hieran knüpfte Hr. Prof. Manchot eine fesselnde Schilderung seiner letztjährigen Wanderung durch einen Teil Ost-Ober-Italiens. Wir berichten darüber selbständig an anderer Stelle. Die letzte Nummer der Tagesordnung bildet der Hinweis des Hrn. Prof. Hartmann auf die Vorbereitungen zur internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung, welche im Juli-Oktober in Frankfurt stattfinden wird. Der Vorstand wird im Zusammenwirken mit der Künstler-Gesellschaft einen engeren Wettbewerb zur Erlangung eines geeigneten Plakates für die Ausstellung ausschreiben. — Gstr.

Wettbewerbe.

Wettbewerb Oldenburgische Spar- und Leihbank zu Oldenburg. Das neue Geschäftsgebäude soll auf einem Gelände am Marktplatz errichtet werden, der sich nach den in dankenswerter Weise angefügten Ansichtspostkarten nicht gerade durch großen architektonischen Reiz auszeichnet, sodaß das neue Gebäude berufen sein könnte, ein charakteristisches Merkmal in das Platzbild zu tragen. Die unregelmäßige Baustelle liegt an drei Seiten frei; ihr vorderer Teil nur wird für die Bebauung in Aussicht genommen. Das in drei Geschossen zu errichtende Haus wird im Erdgeschoß die Räume für den Bankbetrieb aufzunehmen haben, während im übrigen die Verteilung der Räume auf die verschiedenen Geschosse den Bewerbern überlassen ist, welchen im Allgemeinen tunlichst weiter Spielraum zur Darstellung ihrer Gedanken gewährt wurde. Ein Stil ist nicht vorgeschrieben; Baukosten 350 000 M., „welcher Betrag um höchstens 50 000 M. überschritten werden darf". Bauzeichnungen 1 : 200, dazu ein Schaubild. Ueber die Ausführung ist die Entscheidung vorbehalten. „Es besteht jedoch der Wunsch, wenn praktisch ohne erhebliche Schwierigkeiten durchführbar, dem Verfasser des zur Ausführung bestimmten Entwurfes und zwar, wenn irgend möglich, des mit dem I. Preise ausgezeichneten Entwurfes, die künstlerische Bauleitung und, wenn angängig, die weitere Bearbeitung und Ausführung auf Grund der Honorarnorm des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine zu übertragen". Diese Absicht wird die Teilnahme am Wettbewerb erheblich verstärken. —

Engerer Wettbewerb für ein Schulhaus in Schwanheim a. M. Die Gemeinde Schwanheim a. M. hatte einen engeren Wettbewerb für eine 16klassige Schule erlassen. Das Preisgericht bestand aus den Hrn. Mag.-Brt. Wilde, Stadtbmstr. Moritz in Frankfurt a. M. und Prof. Hugo Eberhardt in Offenbach a. M. Den I. und den II. Preis von 300 M. und 200 M. erhielt Hr. Arch. Karl Blattner in Frankfurt a. M., den III. Preis von 100 M. Hr. Kreisbmstr. Astheimer in Höchst a. M. —

Wettbewerb der Deutschen Gesellschaft für christliche Kunst. Gewinner eines IV. Preises ist Hr. Adolf Nöcker in Cöln a. Rh. —

In einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Synagoge in Görlitz, zu welchem 10 Arbeiten eingereicht wurden, errangen den I. und den II. Preis von 1500 und 1000 M. die Entwürfe der Hrn. Lossow & Viehweger in Dresden; der III Preis von 700 M. wurde einem Entwurf der Hrn. Cremer & Wolffenstein in Berlin zuerkannt. Zum Preise von je 400 M. wurden angekauft die Entwürfe der Hrn. Hoeniger & Sedelmeier in Berlin und Heidenreich & Michel in Charlottenburg. Es war eine Synagoge für 500 Sitzplätze bei einer Bausumme von 250 000 M. zu planen. —

Inhalt: Der Neubau der Charlottenburger Brücke. (Fortsetzung.) — Vereine. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav [illegible] & M. Weber, Berlin.

DAS KÄPPELE MIT DEM STATIONSWEG AUF DEN NIKOLAUSBERG IN WÜRZBURG. * ARCHITEKT DES UMBAUES: BALTHASAR NEUMANN? * RECHTE SEITE DER KIRCHE UND ANGEBAUTE KAPELLE. * * * * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº 39. BERLIN, DEN 15. MAI 1909.

Mitteilungen über die Bahnhofsbauten in Leipzig, im Besonderen über den sächsischen Teil dieser Bauten.

Von E. Toller, Finanz- und Baurat in Leipzig.*)

Zur Verbesserung der Bahnhof-Anlagen der sächsischen und der preußischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung in und um Leipzig sind seit dem Jahre 1902 Bauarbeiten im Gang, deren Gesamtplanung durch Verhandlungen und Verträge festgelegt worden ist, die in den Jahren 1901 und 1902 zwischen den beiden Staats-Eisenbahn-Verwaltungen Preußens und Sachsens, der Stadtgemeinde Leipzig und der Reichspost-Verwaltung getroffen wurden. Ueber diese Gesamtplanung sind bereits Aufsätze in den Nummern 7, 9 und 13 des Jahrganges 1904 der „Deutschen Bauzeitung“ erschienen. Zum besseren Verständnis der nachfolgenden Mitteilungen über die bis jetzt ausgeführten Bauten, sowie über die endgültige Gestaltung des Hauptbahnhofes Leipzig und des neuen Empfangsgebäudes erscheint es aber trotzdem notwendig, zunächst einen kurzen Ueberblick über die Gesamt-Anlage der Bahnbauten vorausgehen zu lassen.

Durch die zwischen den beiden Eisenbahn-Verwaltungen vereinbarte Gesamtplanung (vergl. Uebersichtsplan Abbildung 1) wurde bestimmt:

Es ist ein gemeinschaftlicher Personen-Bahnhof als Kopfstation am Georgi-Ring auf dem Gelände des jetzigen Dresdener-, Magdeburger- und Thüringer Bahnhofes zu erbauen, in den alle preußischen und sächsischen Linien eingeführt werden sollen. Zu beiden Seiten des Personen-Bahnhofes sind die Güter-Bahnhöfe anzulegen, und zwar auf der Ostseite derjenige der sächsischen Verwaltung und auf der Westseite derjenige der preußischen Verwaltung. Die Baulichkeiten der genannten drei alten Bahnhöfe (Dresdener, Magdeburger und Thüringer) müssen daher vollständig beseitigt werden. Der Bayerische Bahnhof und der Eilenburger Bahnhof sind für den Vorort-Personenverkehr und den Güterverkehr beizubehalten, während der Berliner Bahnhof fernerhin lediglich nur der Güterabfertigung dienen soll.

Für den Postverkehr wird auf der Ostseite des Haupt-Bahnhofes, an der neu anzulegenden Brandenburger-Straße, ein Briefpostamt erbaut, welches durch einen Tunnel mit den Post-Anlagen in der Bahnsteighalle verbunden wird. Weiter ist für den Postpaket-Verkehr auf der Nordostseite des Hauptbahnhofes zwischen den preußischen und den sächsischen Gleisanlagen ein besonderer Postpaket-Bahnhof mit Gleisanschluß an den Personen-Hauptbahnhof anzulegen, auf dem die Postwagen sämtlicher preußischer und sächsischer Linien abgefertigt werden sollen. Der alte Uebergabe-Bahnhof Leipzig, nördlich vom Dresdener Bahnhof gelegen, auf dem die Uebergabe der Güterwagen zwischen den beiden Eisenbahn-Verwaltungen bisher stattfand, wird ersetzt durch zwei Uebergabestellen, und zwar einmal durch den im Osten der Stadt Leipzig auszubauenden preußischen Bahnhof Schönefeld, das andere Mal durch die Bahnhof-Anlagen der beiden Verwaltungen in Plagwitz im Westen der Stadt Leipzig, die den neuen Verkehrsverhältnissen entsprechend zu erweitern sind.

Für das Rangiergeschäft werden preußischerseits der Rangierbahnhof Wahren an der Magdeburger Linie, sowie der Vorrangierbahnhof Mockau an der Berliner Linie hergestellt, sächsischerseits der Rangierbahnhof Engelsdorf an der Leipzig—Dresdener Linie erbaut und der Bahnhof Gaschwitz an der Hofer Linie als Vorrangierbahnhof ausgebaut. Der alte sächsische Werkstättenbahnhof am Dresdener Bahnhof ist durch einen neuen, im Anschluß an den Rangierbahnhof Engelsdorf zu erbauenden Werkstättenbahnhof zu ersetzen.

Zur Verbindung der verschiedenen alten Bahnlinien mit dem neuen Hauptbahnhof Leipzig einerseits und mit den Rangier- und Uebergabe-Bahnhöfen anderseits sind eine Anzahl neuer Verbindungsbahnen herzustellen, und zwar preußischerseits die Verbindungsbahnen Leutzsch—Wahren, Wahren—Mockau—Hauptbahnhof Leipzig, Wahren—Mockau—Thekla—Schönefeld und Heiterer Blick—Thekla—Mockau—Hauptbahnhof. Außerdem ist die Thüringer Linie zwischen dem Haltepunkt Gohlis—Eutritzsch und der Einmündung in den Hauptbahnhof Leipzig den neuen Verhältnissen entsprechend umzubauen.

*) Nach einem Vortrag, gehalten in der Haupt-Versammlung des Sächs. Ingenieur- u. Architekten-Vereins am 6. Dezember 1908 zu Leipzig.

Sächsischerseits sind die Verbindungsbahnen Engelsdorf—Schönefeld, Engelsdorf–Stötteritz und Plagwitz—Großzschocher herzustellen und die Linie Leipzig—Dresden zwischen dem Hauptbahnhof Leipzig und dem Haltepunkt Sommerfeld, die Leipzig—Hofer Verbindungsbahn zwischen Stat. 34 + 60 L. H. V. und der Einmündung in den Bayerischen Bahnhof, sowie die Verbindungsbahn L. H. V. C. auszubauen bezw. zu verlegen und die innerhalb dieser Strecken gelegenen Verkehrsstellen als Haltepunkt Paunsdorf—Stünz an der Leipzig—Dresdener Linie und Bahnhof Stötteritz an der Leipzig—Hofer Linie umzubauen und zu erweitern.

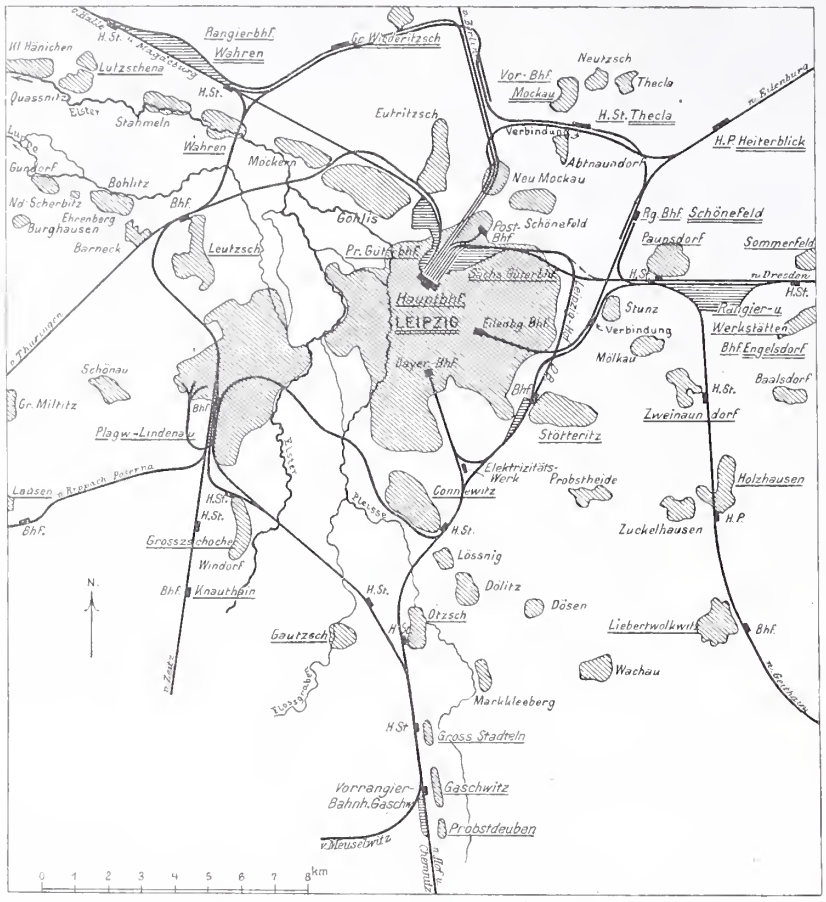


Abbildung 1. Uebersichtsplan der Bahnanlagen bei Leipzig nach dem Ausbau.

Sächsischerseits sind die Verbindungsbahnen Engelsdorf—Schönefeld, Engelsdorf–Stötteritz und Plagwitz—Großzschocher herzustellen und die Linie Leipzig—Dresden zwischen dem Hauptbahnhof Leipzig und dem Haltepunkt Sommerfeld, die Leipzig—Hofer Verbindungsbahn zwischen Stat. 34 + 60 L. H. V. und der Einmündung in den Bayerischen Bahnhof, sowie die Verbindungsbahn L. H. V. C. auszubauen bezw. zu verlegen und die innerhalb dieser Strecken gelegenen Verkehrsstellen als Haltepunkt Paunsdorf—Stünz an der Leipzig—Dresdener Linie und Bahnhof Stötteritz an der Leipzig—Hofer Linie umzubauen und zu erweitern.

Die in den genannten Bahnstrecken befindlichen Straßen-Ueber- und Unterführungen sind entsprechend zu erweitern und umzubauen und für geplante Straßenzüge sind neue Brücken einzubauen. Zu den durch diese Brückenbauten entstehenden Kosten haben die in Frage kommenden Gemeinden, im Besonderen die Stadt Leipzig, Beiträge zu leisten. Die Stadt Leipzig wird auch den Vorplatz vor dem neuen Empfangsgebäude allein auf eigene Kosten ausbauen.

Endlich ist sächsischerseits in dem Bogendreieck bei Connewitz der Bau eines Elektrizitätswerkes geplant, von dem aus sämtliche sächsische Bahnhof-Anlagen in und um Leipzig mit elektrischem Strom für Beleuchtung und Kraftmaschinen aller Art zu versorgen sind.

Der Gesamt-Kostenaufwand für diese Bauten wurde im Jahre 1902 auf Grund der von den verschiedenen Verwaltungen aufgestellten Ueberschlags-Berechnungen auf rund 135 Millionen Mark geschätzt.

Nach dem allgemeinen Arbeitsplan, der beim Abschluß der Verhandlungen von 1901 und der Verträge vom Jahre 1902 zugrunde gelegt worden ist, sollte die Ausführung der Leipziger Bahnhof-

Das Käppele mit dem Stationsweg auf den Nikolausberg in Würzburg.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 260 und 261.

Das an Denkmälern und schönen Städtebildern so reiche Würzburg besitzt in seiner Nähe zwei herrliche architektonische Schöpfungen, die sich würdig dem Residenz-Schloß mit seinem Garten an die Seite stellen können, und zwar westlich den Garten von Veitshöchheim, der in der „Deutschen Bauzeitung", Jahrgang 1906, No. 46 und 54 beschrieben wurde, und südlich die zum Käppele auf den Nikolausberg führende Treppen- und Terrassen-Anlage. (Abbildung 1 bis 3.)

Das Käppele oder die Kapuziner-Kirche wurde 1736 von Balthasar Neumann, dem Architekten der Fürstbischöflichen Residenz, des jetzigen Königlichen Schlosses, auf Grund einer älteren, 1684—1699 von Peter Weinspeiser und Jörg Schüglich errichteten Kirche umgebaut. Die Grundriß-Anlage, die noch zu erkennen ist, bestand aus einem Quadrat mit drei Apsiden, an die vierte Seite lehnt sich eine Vorhalle mit zwei flankierenden Türmen. (Corn. Gurlitt.) Der zur Kirche führende Kreuzweg mit den 14 Stationen ist so außerordentlich schön angelegt, daß der Plan wohl demselben genialen Baumeister zuzuschreiben ist. Der Aufgang besteht aus sechs übereinander in gerader Richtung gelegenen Terrassen; jede Terrasse ist architektonisch und gärtnerisch so fein komponiert, daß man beim Aufsteigen den Eindruck einer Reihe von heiligen Hainen bekommt.

Die unterste, erste Terrasse erreicht man mittels einer geraden, aus zwei Absätzen bestehenden Treppe. Vier regelmäßig verteilte Platanen bilden den Mittelpunkt, links und rechts stehen Stations-Kapellen mit plastischen Darstellungen des Leidens Christi. Das sind die beiden ersten der 14 Stationen der ganzen Anlage; von beiden Seiten steigen Treppen hinauf, sie vereinigen sich zu einem mittleren Podest, von welchem aus eine Treppe zur zweiten Terrasse führt. Unter dem Podest, dem ersten Treppenlauf gegenüber, schmücken vier zwischen Pilastern stehende Nischen mit biblischen Figuren aus dem alten Testament die Stützmauern. Von gleicher Breite wie der erste Absatz, aber etwas tiefer, auf beiden Seiten von mächtigen Futtermauern begrenzt, folgen drei gleiche Terrassen mit je acht Platanen und drei Stationen: zwei seitlich und eine in der Achse; die zwei ersten springen aus der Futtermauer vor und bilden für dieselbe Verstärkungs-Pfeiler; die dritte lehnt sich an die Treppenmauer an und überragt mit ihrem Dach den mittleren Podest. Kleine Grasflächen beleben die beiden Enden der Terrasse, während ein gepflasterter Weg den mittleren Teil einnimmt.

Nach dem vierten Absatz erweitert sich die Anlage etwas und die fünfte Terrasse zeigt eine neue Anordnung mit sechs Platanen und eine bedeutendere Treppen-Anlage um die letzte XIV. Kapelle herum, hinter welcher sich eine mächtige Mauer erhebt; zwei fünfarmige Treppen führen zu beiden Seiten auf die Höhe dieser Mauer zur letzten Terrasse vor der Kirche. Von da aus genießt man eine herrliche Fernsicht, den Vordergrund bildet die absteigende Anlage des Kreuzweges mit seinen kräftigen Baummassen. Darunter dehnt sich die Main-Ebene aus, in der Mitte der Fluß mit der von Figuren bekrönten alten Brücke, rechts die Stadt mit zahlreichen Türmen und Kuppeln, links die mächtigen Bastionen des Marienberges mit dem alten Schloß; ringsum ein Amphitheater von Weinbergen. (Abb. 4—6.)

Die Architektur des Kreuzweges gehört dem reifen Barock an, ist kraftvoll dekorativ, ohne Ueberladung. Die Stationen I bis XI sind unter sich gleich; sie bestehen aus einer Art Pavillon, in welchem eine Szene der Passion plastisch dargestellt ist.

Das Häuschen zeigt quadratischen Grundriß mit abgeschrägten Ecken, hinter einem weiten Bogen an der Vorderfront öffnet sich ein kreisförmiger Raum, in dem sich die Gruppe befindet. Die Ecken sind mit schlichten Pilastern versehen, ein geschweiftes Dach, eine sogenannte welsche Haube, erhebt sich über einem geraden Hauptgesims. Langgestreckte Konsolen flankieren die Kapelle gegen die Umfassungsmauern. Eine Vase bekrönt das Ganze.

Etwas reicher entfaltet sich die Architektur der beiden Seiten-Kapellen des fünften Absatzes, XII und XIII; die Eckpilaster treten vor, das Hauptgesims erhebt sich in Giebelform über dem Bogen, dessen Schlußstein sowie zwei seitliche Konsolen in reichen Rokokoformen ausgeführt sind. Die letzte Station XIV hat strengere Formen; ein vollständiges Gesims mit Fries und Architrav läuft über dem Bogen hin und erhöht das Bauwerk. Die Grundform ist quadratisch, ohne abgeschrägte Ecke.

Die Treppen, Podeste und Terrassen sind von durch-

bauten in drei großen Abschnitten erfolgen, von denen umfaßt:

a) Bauabschnitt I, 1902 bis 1907: Die Herstellung der außerhalb des Weichbildes der Stadt Leipzig gelegenen Rangier-Bahnhöfe nebst Verbindungsbahnen, des Werkstätten-Bahnhofes Engelsdorf, des Elektrizitätswerkes, sowie auf den Innenbahnhöfen diejenigen Arbeiten, die zur Freilegung des Bauplatzes für die erste Hälfte des neuen Empfangs-Gebäudes des Hauptbahnhofes Leipzig erforderlich sind.

b) Bauabschnitt II, 1908 bis 1911: Den Bau der ersten Hälfte des neuen Empfangsgebäudes des Haupt-Bahnhofes und eines Teiles der Bahnsteiganlagen nebst Zubehör, sowie die Fertigstellung der Güterbahnhöfe.

c) Bauabschnitt III, 1912 bis 1914: Den Bau der zweiten Hälfte des Empfangsgebäudes und der Bahnsteig-Anlagen und somit die Fertigstellung der Gesamt-Anlage des Hauptbahnhofes.

Zur Einhaltung dieses Arbeitsplanes beschleunigte die preußische Verwaltung die Bauarbeiten auf dem bereits im Jahre 1901 in Angriff genommenen Freilade-Bahnhof an der Eutritzscher-Straße, sodaß die Fertigstellung desselben im Jahre 1903 bewirkt war, und ließ vom Jahre 1902 ab den Bau des Rangier-Bahnhofes Wahren, der Uebergabe-Bahnhöfe Schönefeld und Plagwitz, sowie der Verbindungsbahnen Leutzsch—Wahren und Wahren—Mockau—Schönefeld folgen.

Die sächsische Eisenbahn-Verwaltung begann die Bauarbeiten im Jahre 1902 auf dem Rangier- und Werkstätten-Bahnhof Engelsdorf und nahm anschließend die Bauarbeiten für den 4gleisigen Ausbau der Linie Leipzig—Dresden, einschl. Umbau des Haltepunktes Paunsdorf—Stünz für die Verbindungsbahnen Engelsdorf—Schönefeld, Engelsdorf—Stötteritz, L. H. V. C. und L. H. V. einschließlich Bahnhof Stötteritz in Angriff. Außerdem wurde der bereits im Jahre 1900 begonnene Erweiterungsbau auf Bahnhof Plagwitz dem allgemeinen Umbau Entwurf für die Leipziger Bahnhofbauten entsprechend fortgeführt und im September 1904 mit dem Bau des neuen Elektrizitätswerkes im Bogendreieck bei Connewitz und im Anfang des Jahres 1906 mit der Erweiterung des Bahnhofes Gaschwitz begonnen. Endlich wurde im Jahre 1903 die Erbauung einer Anzahl Beamten- und Arbeiterhäuser in Engelsdorf in Angriff genommen, um für einen Teil der auf dem Rangier- und Werkstätten-Bahnhof Engelsdorf beschäftigten zahlreichen Arbeiter und Beamten Wohnungen zu schaffen.

Die Bauarbeiten der beiden Eisenbahn-Verwaltungen wurden allenthalben planmäßig gefördert, sodaß vollendet und in Betrieb genommen werden konnten:

1. Im Laufe des Jahres 1905 die Neuanlage des Haltepunktes Paunsdorf-Stünz nebst den neuen Leipzig-Dresdener Gleisen, und der Umbau des Bahnhofes Stötteritz nebst der Linie L. H. V. von Stat. 36 bis zum Bayerischen Bahnhof.

2. Ende November 1905 das Elektrizitätswerk im Bogendreieck zu Connewitz so weit, daß für die Engelsdorfer Anlagen Strom für Beleuchtung und Kraftmaschinen abgegeben werden konnte.

3. Am 1. Dezember 1905 der erste Teil des Werkstätten-Bahnhofes Engelsdorf, die Lokomotiv-Ausbesserungs-Werkstatt nebst Nebenanlagen, als Lokomotiv-Schmiede, Siederohr-Werkstatt, Kesselhaus mit Bad usf. betreffend, und 6 Arbeiterhäuser.

Infolgedessen konnten die alten Werkstätten-Anlagen auf dem Dresdener Bahnhof zu Leipzig außer Betrieb gestellt werden.

4. Am 1. Mai 1906 der Rangier-Bahnhof Engelsdorf nebst den Verbindungsbahnen Engelsdorf—Stötteritz und Engelsdorf—Schönefeld.

Da die preußische Verwaltung inzwischen den Rangier-Bahnhof Wahren nebst den Verbindungsbahnen und den Uebergabe-Bahnhof Schönefeld fertiggestellt hatte, so konnte vom 1. Mai 1906 ab der Uebergabe-Verkehr zwischen Sachsen und Preußen auf letztgenannten Bahnhof verlegt und der alte Uebergabe-Bahnhof Leipzig außer Betrieb gestellt werden.

Durch den Abbruch des alten Uebergabe-Bahnhofes und der Werkstätten-Anlagen am Dresdener Bahn-

---

brochenen Steinbalustraden begleitet. Auf der oberen Terrasse sieht man noch die alte, reichere Balustrade. Ein etwas einfacheres Muster des Geländers ziert die unteren Terrassen und Treppen (Abb. 7 u. 8). Von kahlen Feldern umgeben, bietet der Kreuzweg mit seinen großen Mauern, Stationshäuschen und dem üppigen Wuchs der Platanen einen eigentümlichen Anblick. Die Mauer folgt nach außen den Bewegungen der Treppen und Terrassen und ist durch die vorspringenden Stationen kräftig gegliedert. Das Ganze wird gekrönt durch die äußerst bewegte Silhouette der Kapuziner-Kirche mit ihren vier zwiebelförmigen Turmdächern. Zwei schlanke Türme flankieren die Hauptfront, eine Laterne krönt die mittlere Kuppel, eine kleine Laterne sitzt auf der südöstlich angebauten Kapelle. Die bewegte Grundform der Kirche, verbunden mit der geschwungenen Linie der Dächer ergibt bei der Eindeckung ein merkwürdiges Zusammenstoßen von Massen. Das von der Rückseite gesehene malerische Ganze regte Menzel zu einer Skizze an. (Architekturen v. A. v. Menzel, herausgegeben v. Arthur Biberfeld, bei Ernst Wasmuth.)

Treten wir in die Kirche, so überraschen uns die Pracht der Architektur und die Harmonie der Farben. Das Werk gehört zu den feinsten Schöpfungen des süddeutschen Rokokos, das bei allem Reichtum eine vornehme Eleganz zu wahren wußte; ein graugrüner Ton beherrscht das Ganze und mildert die Vergoldungen, den Glanz des Marmors und den Reichtum der Gemälde. Ueber dem Haupteingang trägt eine geschwungene, auf gekuppelten Säulen ruhende Empore die Orgel. Rechts sieht man eine entzückende verglaste Loggia mit reich verziertem Geländer. Prächtige Altäre schmücken die den Hauptaltarraum flankierenden 8 Pfeiler; etwas weniger glücklich ist der Chorabschluß mit dem Hauptaltar (siehe Bildbeilage).

Pilaster und Halbsäulen freier korinthischer Ordnung gliedern die Wände; über dem Haupteingang erstreckt sich auf den Gewölben eine phantastische Stuckdekoration, die in zarten, spielenden Kurven gemalte Felder einrahmt. Sämtliche Linien des Grundrisses sind geschweift, ihr Rhythmus erinnert an die genialsten Kompositionen Neumanns: Vestibül und Treppenhaus des Bruchsaler Schlosses, Kirche zu Neresheim u. a. m. Die Architektur sowie die Dekoration dieses Raumes gehören stilistisch dem hochentwickelten Rokoko an.

In auffallendem Widerspruch zu dem sprudelnden Charakter dieses Stiles steht die strenge Architektur der angebauten Kapelle. Hier ist der Innenraum im Geist des Klassizismus oder Stil Louis XVI. gehalten, die korinthischen Pilaster-Kapitelle sind nach dem antiken Schema behandelt, die Wandfüllungen rechteckig, mit ruhigen Girlanden dekoriert, die Bilder und Reliefs medaillonartig, in geometrischer Form eingerahmt. Da die Seitenkapelle durch eine weite Oeffnung mit der Hauptkirche verbunden ist, so hat man in demselben Raum zwei Systeme von Dekoration nebeneinander, das Rokoko aus der Mitte und den Louis XVI.-Stil aus dem Ende des XVIII. Jahrhunderts, die so künstlerisch aneinander gereiht wurden, daß durchaus keine Disharmonie daraus entsteht.

Ist Balthasar Neumann als Urheber der Kirche in ihrer jetzigen Gestalt und der ganzen Anlage zu betrachten, so seien noch folgende Künstler als Mitarbeiter genannt: Die drei oberen Stationen stammen aus der Werkstätte der Auvera, einer Künstler-Familie, die Würzburg mit zahlreichen Bildwerken bereichert hat. Diese Familie diente durch vier Generationen der Kunst. Der erste unter ihnen ist Jakob van der Auvera, aus Mecheln gebürtig, er starb um 1760.

Johann Peter Wagner schuf die elf ersten Stationen, er trat 1756 das Amt eines Hofbildners als Nachfolger Jakobs van der Auvera an, er war 1730 in Klosterthal geboren und Schüler seines Vaters Thomas, er besuchte mit 17 Jahren die Akademie der Künste in Wien und bereiste Oesterreich, die Schweiz und die Niederlande.

Von ihm sind die Kinder-Gruppen und Vasen auf der Haupttreppe des Residenzschlosses und die großen Gruppen: Raub der Proserpina und Europa im Hofgarten. In Veitshöchheim führte er mehrere Arbeiten aus, u. a. das Diana-Bad.

Die reichen Stukkaturarbeiten in der Kirche sind wahrscheinlich dem Joseph Anton Bossi aus Porto bei Lugano zuzuschreiben; dieser Künstler wurde 1731 von Fürstbischof Friedrich Karl nach Würzburg gerufen, er hatte eine Schule von ausgezeichneten Stukkateuren, wie Pedrozzi, Gießhammer, Oeder, Kitzenbecher u. a. gebildet und führte mit ihnen die meisten Ausschmückungen in der Residenz und in den zahlreichen Kirchen Würzburgs aus; er starb 1764. Die Gemälde der Kirche stammen von dem Maler Matthäus Günther von Augsburg. — Lambert & Stahl.

hof wurde ein großer Teil des Geländes für den zukünftigen Haupt-Bahnhof, im besonderen für den sächsischen Güter-Bahnhof, frei gelegt, sodaß auch hier die Bauarbeiten im Laufe des Jahres 1906 in Angriff genommen werden konnten, indem mit der Herstellung von Schleusen-Anlagen und Erdschüttungen, sowie mit dem Bau der Güter-Anlagen und des Maschinen-Bahnhofes begonnen wurde.

Am 1. Oktober 1906 erfolgte die Verweisung des Berlin—Hofer Schnellzugs-Verkehres nach dem Bayerischen Bahnhof zu Leipzig, indem diese Züge von genanntem Zeitpunkte ab ohne Anlaufen des Berliner Bahnhofes über die östlichen preußischen und sächsischen Verbindungsbahnen geleitet wurden. Hieran schloß sich am 16. November desselben Jahres die Verlegung der Anschluß-Strecke der L. H. V. Verbindungsbahn an den Berliner Bahnhof. Der Verkehr der Personenzüge zwischen dem Berliner Bahnhof und dem Bayerischen Bahnhof wird vermittels einer am Südende des Berliner Bahnhofes hergestellten Spitzkehre aufrecht erhalten.

Der zweite Teil des Werkstätten-Bahnhofes zu Engelsdorf — die Wagen-Ausbesserungswerkstatt nebst Nebenanlagen, als Wagenschmiede, Brett- und Material-Schuppen, Trockenkammern, Magazingebäude usf. umfassend — wurde im Oktober 1906 fertiggestellt.

Im Laufe des Jahres 1907 wurden weiter im Bau vollendet und in Betrieb genommen: Am 1. Mai 1907 der Bahnhof Plagwitz nebst der Verbindungsbahn nach Großzschocher zum Anschluß der Neu-Anlage an die alte Gaschwitz—Plagwitzer Bahnlinie. Im Juni 1907 die Verlegung der Hauptgleise der Linie Leipzig—Dresden innerhalb des zukünftigen Hauptbahnhofes Leipzig, einschl. der veränderten Bahnsteig-Anlagen des Dresdener Bahnhofes. Am 1. Juli 1907 das neue Lagerhaus auf dem Güterbahnhof Leipzig II; am 1. Oktober 1907 der größte Teil des Bahnhofes Gaschwitz. Außerdem wurden auf dem Hauptbahnhof Leipzig im Laufe des Jahres 1907 die Erd-, Schleusen- und Oberbauarbeiten fortgeführt und verschiedene Gebäude errichtet. Die für den bis Ende des Jahres 1907 reichenden ersten Bauabschnitt vorgesehenen Arbeiten sind sonach sämtlich dem vereinbarten Bauplan entsprechend hergestellt, das Arbeitsprogramm allenthalben erfüllt und es sind hierbei innerhalb des sächsischen Baubereiches ausgeführt worden: 2156000 cbm Erdbewegung, 52500 cbm Brückenmauerwerk aller Art, 5000 t Eisenkonstruktion für Brücken und Dächer, 571 Stück Weichen, 147700 m Gleisoberbau, 17525 m Schleusen verschiedenen Profils und 143 Gebäude verschiedener Größe. Hierfür standen sächsischerseits an Mitteln zur Verfügung:

1.—3. Baurate für die Leipziger Bahnhöfe 29150000 M.
Für die Bahnhöfe Gaschwitz und Plagwitz 1903200 M.
Forderung für den Werkstättenbahnhof Engelsdorf 4690800 M.
„ „ Arbeiterhäuser 841000 M.
„ „ das Elektr.-Werk I. Rate 1600000 M.
Sa. = 38185000 M,

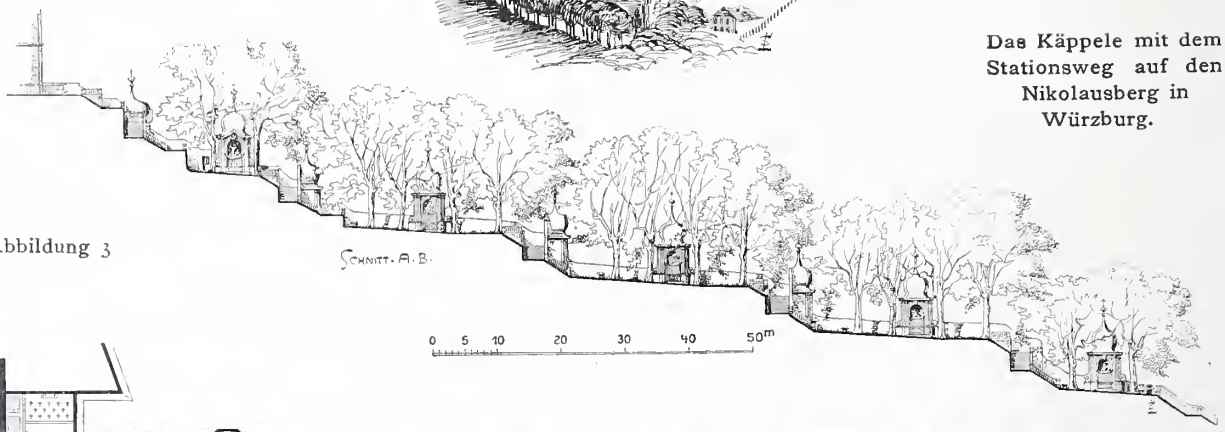
welche Beträge in den verflossenen 6 Baujahren zumeist zur Ausgabe gelangten. Auf Grunderwerb entfallen hiervon etwa 11868700 M., sodaß für die baulichen Herstellungen 26316300 M. verbleiben, d. i. für jedes der 6 Baujahre im Durchschnitt rd. 4400000 M.

Mit dem Jahre 1908 sind nun die Bauarbeiten in den zweiten Hauptbauabschnitt eingetreten, der wie auch der dritte Bauabschnitt in der Hauptsache die Herstellung des neuen Empfangs-Gebäudes Leipzig nebst den Bahnsteiganlagen mit Bahnsteighalle, sowie der hiermit im Zusammenhang stehenden Nebenanlagen umfaßt. — (Fortsetzung folgt.)

Abbildung 1. Gesamtansicht.

Das Käppele mit dem Stationsweg auf den Nikolausberg in Würzburg.

Abbildung 3



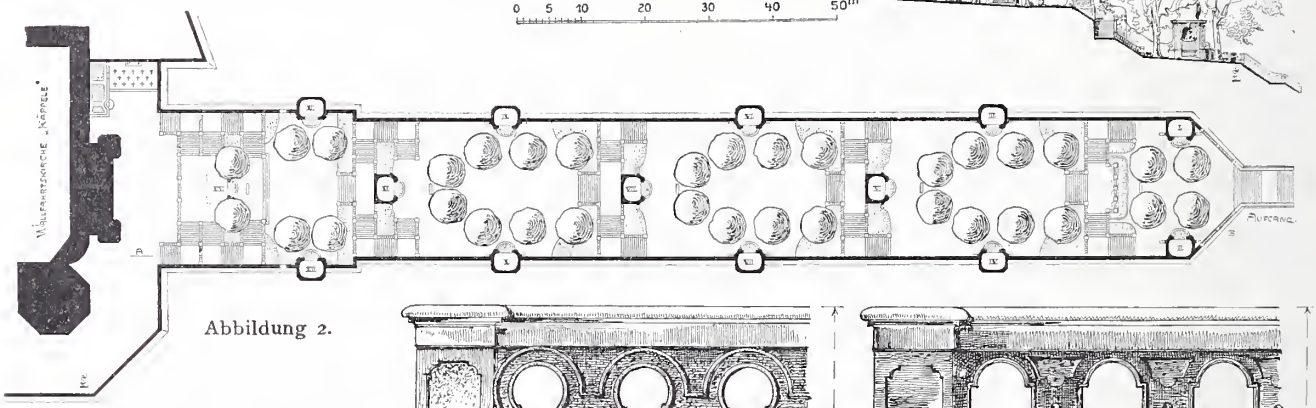
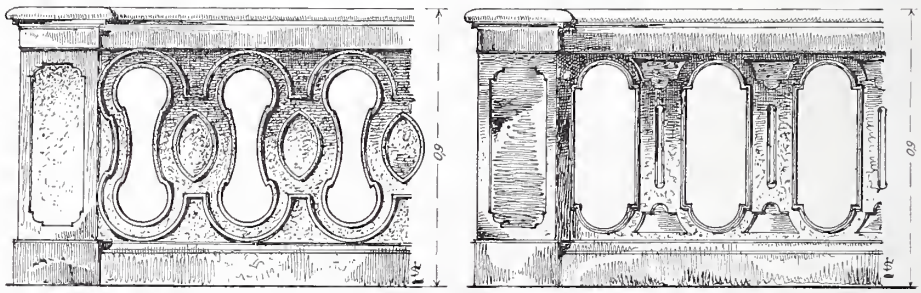


Abbildung 2.



Abbildungen 7 u. 8. Alte Balustrade auf der obersten, neue Balustrade der unteren Terrasse.

Vereine.

Württembergischer Verein für Baukunde in Stuttgart. Die am 9. Jan. 1909 abgehaltene 3. ordentliche Versammlung wurde vom Vorsitzenden, Brt. Kräutle, mit einem kurzen Nachruf für den verstorbenen Geh. Brt. Holch eingeleitet, der dem Verein seit einer Reihe von Jahren angehörte. Den Vortrag des Abends, der ursprünglich von dem Dahingegangenen zugesagt war, hatte nunmehr Abt.-Ingen. Schwab übernommen, der auf Grund zahlreicher Pläne die neuen Hochbauten des erweiterten Bahnhofes Plochingen behandelte. Zunächst wurde das Verwaltungsgebäude besprochen, das eine Länge von 96 m, eine Tiefe von 15,2 m und einen Abstand von der Achse des Hauptgleises von 15 m aufweist und aus 5 Teilen besteht: 3 hochragenden mehrgeschossigen Giebelhäusern nebst den zwischenliegenden eingeschossigen Verbindungsbauten. Das Gebäude fällt gegenüber den früheren derartigen Ausführungen der Eisenbahn-Verwaltung, die größtenteils in Backstein gehalten sind, durch die angenehme Form seiner ganzen Erscheinung auf. Nicht nur zeigt das Aeußere, das in Werkstein und Putz erstellt ist, eine vornehme Ruhe, sondern auch das Innere entspricht durchaus diesem Grundsatz und ermöglicht so ein leichtes Zurechtfinden der Reisenden. Bemerkenswert ist hier u. a. der Versuch, alle Stechschilder wegzulassen und die Bezeichnungen der Räumlichkeiten nur durch Aufschriften am Gebäude selbst anzubringen. Die Kosten des Ganzen betrugen 285 000 M., wovon die Gründung allein 10 000 M. erforderte. Für die Räumlichkeiten der Post, die früher im Verwaltungsgebäude untergebracht war, mußte wegen Platzmangel nun ein besonderes Gebäude erstellt werden. Des ferneren waren in nächster Nähe des Empfangsgebäudes noch ein Stations-Gefängnis sowie eine Reihe von Beamten-Wohnungen und Uebernachtungsgebäuden zu errichten. Alle diese Gebäude wurden massiv, in Werkstein und Putz, ausgeführt. Eine weitere Gruppe von Baulichkeiten ist durch den Lokomotivschuppen mit Drehscheibe, das Elektrizitätswerk, den Wasserturm sowie die Wagenreinigungs-Anstalt bezeichnet. Diese Gebäude wurden vorwiegend in Eisenbeton ausgeführt und mußten bei dem ungünstigen Untergrund sämtlich auf Eisenbeton-Platten, die auf Pfählen ruhen, gegründet werden. Für die letzteren wurde das System Dulac, das hierdurch in Württemberg weiteren Eingang gefunden hat, mit Erfolg verwendet. Der ringförmige Lokomotivschuppen ist für 8 Stände gebaut; für vier weitere ist außerdem die Gründung durchgeführt. Der Behälter des Wasserturmes ist nach Intze angeordnet und ruht nicht auf geschlossenem Unterbau, sondern auf zwei Reihen von je 8 Pfeilern. In vorbildlicher Weise und mit Verwendung aller modernen Errungenschaften ist die Wagen-

Abbildung 6. Letzte Station.

Abbildung 5. Fünfte Terrasse.

Abbildung 4. Untere Terrasse.
Das Käppele mit dem Stationsweg auf den Nikolausberg in Würzburg.

reinigungsanstalt ausgeführt, bei welcher täglich bis zu 80 Wagen gereinigt werden können; die Abfallstoffe werden als Dünger für die Landwirtschaft benutzt. Schließlich ist noch die in Holzfachwerk und mit ausgefugtem Riegelmauerwerk erstellte Güter-Sammelstelle erwähnenswert, sowie eine Gruppe von Arbeiterhäusern, die wegen der ungenügenden Anzahl verfügbarer ortsansässiger Arbeitskräfte sowie wegen der ungünstigen Wohnungsverhältnisse für Neuzuziehende notwendig geworden sind. Der ganze Bahnhofs-Umbau wurde unter der Oberleitung von Brt. Kräutle durch die am 1. April 1900 in Plochingen errichtete Bahnbau-Inspektion unter Bauinsp. Weigelin, dem seit 1903 für die Hochbauten noch Abt.-Ing. Schwab beigegeben war, ausgeführt; als künstlerischer Berater war Prof. Theod. Fischer tätig und seinem Einfluß vor allem ist es zuzuschreiben, daß nicht nur wie sonst Zweckbauten geschaffen wurden, sondern auch das Auge und das künstlerische Empfinden zu ihrem Rechte kommen. — W.

Architekten-Verein zu Berlin. Vers. am 8. Febr. 1909. In dieser Versammlung sprach Hr. Ob.-Ing. Wilh. Ewald über den Panama-Kanal, der durch zahlreiche Karten und Pläne erläutert war. Redner verurteilte in ungewöhnlich scharfer Weise das Unternehmen des Panama-Kanales, besonders des jetzt in Ausführung begriffenen Schleusen-Kanales. Der Vortragende, der 48 Jahre im Ausland als Eisenbahn- und Hafenbau-Ingenieur tätig gewesen ist, und zwar auch am Panama-Kanal bei der französischen Gesellschaft, skizzierte zunächst kurz die Geschichte der Seekanäle und ging dann zu der Arbeit der französischen Panama-Kanal-Gesellschaft über. Eine aus ersten Vertretern des Faches bestehende internationale Kommission prüfte 1879 die 11 von Lucien Wyse, einem amerikanischen Verwandten Napoleons III, ausgearbeiteten Kanalpläne und befürwortete den von Colon nach Panama in Spiegelhöhe des Atlantischen Ozeans ohne Schleusen. Die Kosten waren auf 900 Mill. Frcs., die Bauzeit auf 8 Jahre veranschlagt. Der Bau wurde 1881 begonnen, doch schon 1888, als erst ein Fünftel des Erdaushubes fertig war, fallierte die Gesellschaft. Die Arbeiten wurden eingestellt und ein Prozeß gegen Lesseps, gegen den Minister Bailhaut und viele Andere angestrengt; manche flüchteten, andere begingen Selbstmord, Lesseps und fünf andere wurden verurteilt.

Nach langen Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten, welche inzwischen an dem Bau eines anderen Kanales durch den Nicaragua-See begonnen hatten, übernahmen die Amerikaner die Aktiva des Panama-Kanales für etwa $2^1/_2$% des dafür aufgewendeten Kapitales. Die Regierung von Columbia machte Schwierigkeiten mit der Verlängerung der Konzession und vor allem mit der Gewährung einer Souveränität über eine breite Zone am Kanal, die Staaten jedoch halfen sich mit der Anerkennung des Abfalles des Staates Panama von der Bundes-Republik Columbien.

Seit 1906 arbeiten die Amerikaner an einem Schleusen-Kanal, den Roosevelt gegen das Gutachten einer Internationalen Kommission von Ingenieuren beim Kongreß durchgesetzt hatte. Heute ist der neugewählte Präsident Taft in Panama, um zu prüfen, ob man doch nicht besser wieder zu dem anfänglichen Niveau-Kanal zurückkehren sollte. Große Binnenseen, darunter einer von 280 qkm Fläche, sollten für den Schleusen-Kanal aufgestaut werden, während doch ein solcher in Nicaragua, viel größer, schon vorhanden ist. Eine weitere Milliarde wäre unnütz ausgegeben.

Der fertige Kanal kann bei weitem nicht eine so große Bedeutung für die Schiffahrt haben wie der Suez-Kanal, denn dieser dient dem Verkehr zwischen Europa und einer 600 Mill.-Bevölkerung in Asien mit zahlreichen produktiven Zwischenstationen im Mittelmeer, während das Einflußgebiet des Panama-Kanales auf die Pazifische Küste Amerikas beschränkt bleibt, wo eine verschwindend kleine Bevölkerung lebt und leben kann. Daher ist auch der zu erwartende Verkehr kaum imstande, auch nur $^1/_{10}$ der Verzinsung und Amortisation des mehrfachen Milliarden-Kapitales zu decken. Es bliebe also nur seine Bedeutung für die Marine im Kriegsfall; doch auch diese dürfte nicht so absolut entscheidend sein. Unsere großen Reedereien, voran die Hapag, die größte und rührigste der Welt, werden auch durch eine etwaige Sperrung des Kanales durch hohe Tarife nicht in ernste Verlegenheit geraten. Schon jetzt ist ein glatter interozeanischer Verkehr über Tehuantepec im Gange. —

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. In der Sitzung vom 9. März, unter Vorsitz des Dr.-Ing. Schroeder, sprach der Privat-Dozent an der Technischen Hochschule Berlin, Hr. E. C. Zehme, über den Bau elektrischer Hauptbahnen in den Vereinigten Staaten auf Grund einer Studienreise in den Vereinigten Staaten.

Die Amerikaner haben sich den elektrischen Betrieb auf ihren Hauptbahnen in weit höherem Maße nutzbar gemacht, als irgend ein anderes Land. Doch gibt es elektrische Hauptbahnen im Sinne des durchgehenden Verkehres auch bei ihnen noch nicht. Der elektrische Betrieb beschränkt sich vielmehr auf den Vorortverkehr, auf abgetrennte selbständige Strecken und auf die Zugförderung im Weichbilde großer Städte, wo die Behörde den Dampfbetrieb untersagte. Daneben bestehen die mit Rücksicht auf ihre hohe Fahrgeschwindigkeit zwischen 75 und 100 km in der Stunde auch gewissermaßen als Hauptbahnen anzusehenden Städtebahnen, welche sich in einigen Staaten zu dichten Netzen, doch ohne Durchgangscharakter entwickelt haben.

Unter den erstgenannten Bahnen sind die New-York-Zentral-Bahn mit 93 km elektrischer Streckenlänge, die New-Haven-Bahn mit 94 km elektrischer Streckenlänge und die Pennsylvania-Bahn mit zusammen 191 km besonders erwähnenswert. Ihre Lokomotiven übertreffen mit ihrem Triebgewicht von 60 bis 80 t und vor allem hinsichtlich ihrer Leistung von 2000 bis zu 3000 PS. die schwersten Dampf-Lokomotiven der Gesellschaften, beanspruchen dabei weniger Raum auf den Bahnhöfen, sind jederzeit und nach beiden Fahrtrichtungen betriebsfähig, erfordern weniger Ruhezeit für Untersuchungen und Ausbesserungen und sind in der Bedienung einfacher und sicherer. Der elektrische Betrieb hat es der Pennsylvania-Bahn jetzt auch ermöglicht, ihre bisher in New-Jersey endende Hauptlinie durch zwei unter dem Hudson angelegte Röhren-Tunnel in das Geschäftsviertel New-Yorks einzuführen, wo sie einen neuen Riesen-Bahnhof anlegt. Zu diesem werden dann auch von der anderen Seite her die Long Island-Linien der Gesellschaft unter dem East River herangeführt.

Der elektrische Betrieb bringt bei 10 Pf. Stromkosten für die Kilowattstunde (einschl. sämtlicher Kosten) gegenüber dem Dampfbetrieb eine Gesamtersparnis von 19 % mit sich. Als Stromarten kommen neben Gleichstrom von 600 bis 750 Volt Spannung einphasiger Wechselstrom von 6000 bis 11000 Volt Fahrtdrahtspannung zur Anwendung. Letzterer wird bei ausgedehnten Netzen und langen Arbeits-Uebertragungen bevorzugt.

Redner unterwarf die von ihm besichtigten Anlagen und deren einzelne Bestandteile, nämlich Kraftwerke, Stromleitungen und Fahrbetriebsmittel, an der Hand von Zahlen und zahlreichen Lichtbildern einer kritischen Betrachtung, aus der sich allgemeine Gesichtspunkte für den Entwurf und Bau ähnlicher Betriebe ergaben. —

In der Sitzung vom 20. April, unter Vorsitz des Dr.-Ing. Schroeder, hielt Hr. Ing. Joh. Zacharias einen durch Lichtbilder, Modelle und Zeichnungen erläuterten Vortrag über „Elektrische Uhren mit besonderer Berücksichtigung der für die Eisenbahnen". Nach einem kurzen geschichtlichen Ueberblick der Entwicklung der elektrischen Uhren schildert der Vortragende die Schwierigkeiten, die in der Herstellung und im Betrieb solcher Zeitmesser zu überwinden waren und geht dann zur Besprechung der verschiedenen Uhrenarten der Haupt- und Nebenbahnen über. Besonders die Eisenbahnen haben schon frühzeitig die Vorteile der elektrischen Zeitverteilung erkannt und sie nicht allein auf einzelnen Bahnhöfen, sondern seit Jahren im gesamten Staatsbahnbetrieb zur täglichen Uebermittelung der „Mitteleuropäischen Zeit" eingeführt. In den letzten Jahren sind derartige Fortschritte in der Anlage von Uhrnetzen und im Betrieb von Einzeluhren, Signaluhren usw. gemacht worden, daß man heute die höchsten Anforderungen durch solche Anlagen befriedigen kann. In Charlottenburg kommt z. B. eine Anlage mit etwa 3000 Uhren demnächst zur Ausführung, bei der die Genauigkeit der einzelnen Uhren etwa ein Zehntel Sekunden betragen wird. Auch die durch Elemente betriebenen Einzeluhren sind heute derartig zuverlässig, daß die von Hand aufzuziehenden Uhren alsbald veraltet sein dürften. Den elektrischen Zeitmessern gehört die allernächste Zukunft und für die Eisenbahnen sind sie bereits unentbehrlich.

Im Anschluß hieran sprach Hr. Ing. Dopp über neue verbesserte Federzeiger-Schnellwagen für Stück- und Eilgutabfertigung, die namentlich auf Berliner Bahnhöfen schon in großem Umfang verwendet werden und sich dort als zuverlässig und gegenüber den Gewichts- und Hebelwagen die Wiegearbeit wesentlich beschleunigend bewährt haben. —

Vermischtes.

Aufruf zur Errichtung einer Schäfer-Büste. Unzähligen Fachgenossen hat Karl Schäfer den Grund zu ihrer künstlerischen Bildung gelegt. Indem er als der Ersten einer den Blick auf den Wert und die Bedeutung unserer heimischen Kunst lenkte, hat er lehrend und schaffend auf die fortschreitende Bewegung der Baukunst maßgebenden Einfluß ausgeübt und ihr den Weg zu weiterer Entwicklung gewiesen. Dazu war es ihm in seltenstem Maße gegeben, durch den Zauber seiner kraftvollen Persönlichkeit die Herzen seiner Schüler an sich zu ziehen und für den ganzen Lebensweg mit Begeisterung zu erfüllen.

Dem verewigten Meister gilt es, ein würdiges Denkmal auch für die Nachwelt zu errichten. Die unterzeichneten Verehrer und Schüler Schäfers fordern hierdurch zur Stiftung einer Schäfer-Büste auf, welche mit Genehmigung des hohen Senates der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin im Lichthofe der Hochschule aufgestellt werden soll.

Beiträge bitten wir an Hrn. Bureau-Assistent Kuckert (Adr.: Technische Hochschule, Charlottenburg, Berliner Straße 171/172) senden zu wollen. Ueber die eingegangenen Beiträge wird öffentlich Rechnung gelegt werden.

Berlin, im April 1909.

Geh. Brt. Prof. Richard Borrmann, Rektor der Techn. Hochschule zu Berlin; Brt. Ludwig Dihm, Berlin; Prof. Hugo Hartung, Dresden; Geh. Reg.-Rat Prof. Christoph Hehl, Charlottenburg; Geh. Ob.-Brt. Oskar Hoßfeld, Berlin; Geh. Brt. Otto March, Charlottenburg; Geh. Hofrat Dr. Adolf v. Oechelhäuser, Karlsruhe; Prof. Friedrich Ostendorf, Karlsruhe; Prof. Dr. Friedrich Seeßelberg, Berlin; Magistrats-Brt. Prof. Otto Stiehl, Steglitz; Ob.- u. Geh. Brt. Dr.-Ing. H. Josef Stübben, Berlin; Wirkl. Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. Georg Thür; Prof. Karl Weber, Danzig. —

Adler-Gedenk-Feier. Die Technische Hochschule in Charlottenburg, der „Architekten-Verein" zu Berlin und die „Vereinigung Berliner Architekten" veranstalten am Sonntag, den 23. Mai, mittags 12 Uhr in der grossen Halle der Technischen Hochschule in Charlottenburg für den Wirklichen Geheimen Oberbaurat Professor D. Dr.-Ing. Friedrich Adler eine Gedenkfeier. Nach einer Ansprache des Vorsitzenden des Architekten-Vereins, Geh. Brt. Saran, folgt die Gedächtnisrede des Rektors der Technischen Hochschule, S. Magn. Rich. Borrmann. Zum Schluß spricht namens der ehemaligen Schüler Ministerial- und Oberbaudir. Hinckeldeyn, Exzellenz. Vor und nach der Feier Gesänge des Mengewein'schen Chores. —

Ein Gang durch die VIII. Internationale Kunst-Ausstellung in Venedig. Der Architekt und Kunstfreund, der im Jahre 1909 seine Schritte nach Italien lenkt, sollte nicht versäumen, der Ende April in den Giardini Publici in Venedig eröffneten VIII. zwischenvolklichen Ausstellung einen Besuch abzustatten, für welchen ihm die nachfolgenden Zeilen einen Ueberblick und Wegweiser gewähren mögen.

Der Weg zu dem genannten, an Zedern, Lorbeer und Blumenpracht reichen Park auf der südöstlichen Landzunge der Dogenstadt ist ebenso lohnend, als kurz und unfehlbar, denn der vor der Piazzetta beim Dogenpalast anlegende Vaporetto bringt ihn, der schönen riva dei schiavoni entlang, in 10 Minuten an die Pforten des längs des canale S. Elena auf dreieckiger Baustelle errichteten, sonst schlichten, aber durch einen achtsäuligen farbenfrohen, maßvoll mit Gold gehobenen Porticus zugänglichen palazzo del esposizione und zu den 4 ihn umgebenden Pavillons Belgiens, Ungarns, Englands und der Münchener Sezession.

Durch die Palmen und Blumen des Vorraumes betritt er die achteckige sala della cupola, welche G. Chini mit Darstellungen aus den acht Haupt-Abschnitten der Kunst-Geschichte sehr wirkungsvoll ausgemalt hat. Sie ist der Vorraum des großen, von Aristide Sartorio mit der „decorazione pittoresca", einer vom König von Italien der Stadt Venedig gespendeten Darstellung des „Gedichtes des Menschlichen Lebens in den Mythen des klassischen Altertums" geschmückten Zentral-Saales, um den sich die 37 internationalen, nationalen und die Säle einzelner Künstler-Gruppen reihen. Dazu treten die zahlreichen Räume, welche die sogenannte „mostra individuale" italienischer und solcher auswärtiger hervorragender Künstler füllen, welche die Kommission als Ehrengäste zu solch' bevorzugter Beteiligung eingeladen hat. In dem sich ihnen anschließenden Raum bringen die in Paris lebenden Amerikaner meist virtuos gemalte nackte menschliche Körper zur Schau, unter denen die vielbewunderte „donna nuda" von Friesecke stets eine Schar von Schaulustigen um sich sammelt. Von Plastiken ragt in diesem Teil des Palastes Calandra's lebensvolle „Quadriga" hervor, das Gipsmodell von Zanardelli's Monument in Brescia.

Weitere italienische Sonder-Ausstellungen bringen Ettore Tito, C. Innocenti, Cairati, Giardi, Talone, Palizza, † Pasini und Andere; ihnen schließen sich die großen internationalen Säle an, in denen die Namen Klinger, Liebermann, Thoma, Whistler, Herkomer, Trubetzkoi, Rodin, Meunier, Bermann und andere würdig vertreten sind, wobei leider freilich manch' uns lieber Künstlername fehlt. Alle bedeutenden unter den in 1300 Werken Vertretenen, von denen allein über 650 auf Italien entfallen, hier zu besprechen, ist unmöglich; wir müssen uns auf die Hervorhebung der vier schon erwähnten Ehrengäste beschränken:

Der mit Recht gepriesenste der Pariser, der Kolorist P. A. Besnard, ist mit 50 durchweg bedeutenden Gemälden verschiedenster Gattung vertreten, unter denen die Porträts, besonders das Bildnis seiner Gattin und hervorragender Persönlichkeiten der Pariser Regierungs-, Finanz- und Kunstwelt besonders Eindruck machen; daneben zeigen Tierstücke großen Maßstabes Besnard's Meisterschaft in vollem Lichte. Einen unbestritten würdigen Nebenbuhler findet er in Anders Zorn, dem temperamentvollen Schweden, dessen Bildnisse der Stockholmer Königsfamilie, voran König Oskar (†) und Prinz Carl, größte Anziehungskraft ausüben, wie nicht minder die Bronzestatue Gustav Vasa's.

Zur Genugtuung der deutschen Besucher vermochte diesen beiden Großen unser Vaterland in Franz von Stuck einen Ebenbürtigen zur Seite zu stellen und nicht nur durch seine berühmten älteren Meisterwerke, wie die „Sünde" und die „Sphinx", sondern in wuchtigster Wirkung durch den „Crucifixus", den „Krieg", die „Amazone", die Bronzen „Beethoven", „Der Centaur" und vieles andere sich als den wohl Bedeutendsten der Aussteller zu rechtfertigen. Doch darf über diesem Gewaltigen sein Geistesverwandter, der Skandinavier P. Sev. Kroyer, gewiß nicht zu wenig geschätzt werden. Dessen „Quartett im studio", die „Börse in Copenhagen", das „Künstler-Gastmal", besonders aber die Bildnisse seiner schönen Gattin und des gefeierten Dramatikers Björnstjerne Björnson finden ungeteilte Bewunderung.

Noch bleiben die freistehenden Pavillons zu beiden Seiten des Haupt-Palastes zu würdigen. Der flotteste derselben ist in der äußeren Erscheinung zweifellos der von Moroti entworfene Ungarische, der durch die Mannigfaltigkeit des Grundrisses auffällt. Im Inneren machen sich Benczurs „Narziß" und die vorzüglichen Porträts des „Kardinals Heynald", sowie des „Grafen Schönborn" von Munczy und Laslò geltend. Ein um so nüchterneres Gegenstück im Aeußeren und in der Ausstattung bringt England in seinem Nachbar-Pavillon, dessen innerer Gehalt aber durch herrliche Aquarelle Bartletts, Miß Cameron's, Goodvins u. A. entschädigt, sowie durch die vorzüglichen Porträts Mackies und Guthrens.

Für uns Deutsche ist natürlich der vierte der Padiglione, den die Münchener Sezession durch Donghi errichten und durch Bruno Paul musterhaft ausstatten ließ, der anziehendste, weil er auch Meisterwerke erster Klasse aufweist, wie die glänzende Kollektion Albert Kellers, die herrlich gemalten Akte Habermann's, die Porträts Sambergers u. A. m, die mit Franz v. Stuck uns Deutsche in die beneidenswerte Lage setzen, auf den Sieg unseres Vaterlandes auf der VIII. internationalen Kunst-Ausstellung stolz zu sein. — Gerstner.

Zur Wertschätzung technischer Arbeit und des Techniker-Standes. Eine Anzeige des Magistrates Strausberg, einer aufstrebenden Stadt im Vorort-Verkehr von Berlin, „die demnächst Wasserleitung und Kanalisation einrichten wird", teilte mit, daß sich daselbst „für einen erfahrenen, älteren Techniker (eventl. Maurer- oder Zimmermeister, höheren Baubeamten a. D.)" Gelegenheit biete, durch Bearbeitung der Baupolizeisachen, Beaufsichtigung städtischer Bauten usw. sich dauernde Stellung, „bezw. ein Nebeneinkommen zu verschaffen". Ließ schon diese Art der Ausschreibung vermuten, daß hier möglicherweise ein guter Wille vorhanden ist, daß es aber an jeglicher Art Kenntnis und Wertschätzung des technischen Berufes fehlt, so brachten die erbetenen Bedingungen für die Stelle die Gewißheit hierfür. Sie lauten: „Der technische Beirat übernimmt die Verpflichtung, alle im Geschäftskreise der städtischen Bauverwaltung von Strausberg vorkommenden Arbeiten bautechnischer Natur, die Anfertigung von Kostenanschlägen und der erforderlich werdenden Zeichnungen für städtische Bauarbeiten, die Beaufsichtigung dieser Arbeiten, die Prüfung der Rechnungen für die Bauverwaltung der Stadt, die technische Prüfung von Baukonsensgesuchen und Zeichnungen, welche der städtischen Polizeiverwaltung zur Genehmigung eingereicht werden, die Rohbau- und Gebrauchsabnahme der innerhalb des städtischen Verwaltungsgebietes zur Genehmigung und Fertigstellung gelangenden Bauarbeiten, sowie den hiermit verknüpften Schriftwechsel für eine Pauschalentschädigung von — 1200 Mark —, buchstäblich: Eintausend zweihundert Mark fürs Jahr auszuführen. Bei städtischen Bauten, deren Wert den Betrag von 10000 Mark übersteigt, erhält der technische Beirat für die von ihm auszuführenden technischen Arbeiten eine zwischen ihm und dem Magistrat vorher zu vereinbarende Sondervergütung. Der technische Beirat verpflichtet sich ferner, für hiesige Privatbauherren Arbeiten der oben erwähnten Art nicht auszuführen. Die beiderseitige Kündigungsfrist beträgt 3 Monate."

Da in der Anzeige Wasserleitung und Kanalisation besonders erwähnt sind, so dürfte dem Bewerber auch die Aufsicht bei diesen Arbeiten zur Pflicht gemacht werden; und da das feste Gehalt nur 1200 M. beträgt, so wird man daraus schließen dürfen, wie hoch etwa die Sondervergütungen in Aussicht genommen werden würden. Aus der Beilage 11 zur „Deutschen Bauzeitung" vom 17. März d. J. haben

die Leser ersehen, daß der Tagelohn für Maurer in Berlin 1908 6.75 M. beträgt; bei 300 Arbeitstagen im Jahre würde sich das feste Gehalt des technischen Beirates von Strausberg auf 4 M. im Tage stellen. Eine entsprechende Belehrung des Magistrates von Strausberg über die Bewertung technischer Arbeit scheint uns daher dringend erwünscht. —

Das Bürgerhaus in der Schweiz. Im Anschluß an unsere entsprechende Veröffentlichung in No. 34 erhalten wir die Mitteilung, daß vermutlich bereits im September d. J. der I. Band des Werkes, der den Kanton Uri behandelt, im Verlag von Helbing & Lichtenhahn in Basel erscheinen wird. Diesem Bande sollen alljährlich ein bis zwei Bände folgen. Das Material für die Herausgabe der Kantone St. Gallen und Unterwalden ist dem Abschluß nahe, das der Kantone Schwyz, Freiburg und Solothurn zu bearbeiten begonnen worden. —

Literatur.

Meyers kleines Konversations-Lexikon. Siebente, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage in sechs Bänden. Fünfter Band: Nordkap bis Schönbein. Leipzig und Wien. Bibliographisches Institut. 1908 Preis 12 M.

Der zum Schluß des Jahres 1908 erschienene fünfte Band des in siebenter Auflage auf sechs Bände erweiterten Lexikons, dessen Schlußband für die nächste Zeit angekündigt ist, ist gleich den übrigen Bänden ein interessantes Beispiel für die Möglichkeit, eine ungeheure Summe von Wissen auf den engsten Raum zusammenzupressen. In textlicher Hinsicht ist das Notwendige in den auf die kürzeste Form gebrachten Artikeln gegeben, das für eine flüchtige Orientierung genügt. Das Kartenmaterial auch dieses Bandes ist vortrefflich, die farbigen Tafeln sind meist sehr schön. Für unser Arbeitsgebiet dürfen in dieser Beziehung die 4 Tafeln „Ornament“ neben den schönen farbigen Tafeln des naturwissenschaftlichen Gebietes ganz besonders zu erwähnen sein. Auch den schwarzen Abbildungen ist erhöhte Sorgfalt zugewendet, es sei nur auf die doppelseitigen Tafeln „Renaissance“, „römische Kunst“ hingewiesen. Man wird mit Freuden die Wahrnehmung machen, daß der ungenügende Holzschnitt früherer Auflagen mehr und mehr durch gute Autotypien ersetzt wird. Die Anordnung des Satzes ist durch die starke Hervorhebung der Stichworte ungemein übersichtlich, was in der kleinen Auflage, in der sich die Stichworte so sehr zusammendrängen, von größerer Bedeutung ist, wie bei der großen Auflage. —

Wettbewerbe.

Wettbewerb Schloßbrunn-Anlagen Karlsbad. In diesem auf deutsch-österreichische und im Ausland lebende deutsche Architekten, die österreichische Staatsbürger-Eigenschaft besitzen, beschränkten Wettbewerb, der wohl vorbereitet ist, ist den Bewerbern eine sehr schwierige aber anregende Aufgabe gestellt, deren Lösung ohne eine örtliche Besichtigung kaum in zufriedenstellender Weise möglich sein dürfte. Es handelt sich nach Beseitigung der bestehenden hölzernen Bauhütte am Schloßbrunnen um die Anlage einer Brunnenhalle für den Schloßbrunnen, die im Untergeschoß mindestens 300 qm groß ist. In zweiter Linie ist ein möglichst bequemer Aufgang von dieser Brunnenhalle zum Schloßberg durch eine Rampe oder eine Treppen-Anlage, oder durch eine Verbindung von beiden zu schaffen. In dritter Linie sind Entwürfe für die Gestaltung des Geländes zwischen dem Schloßberg-Aufgang, der Marktbrunn-Kolonade und der neuen Anlage aufzustellen. Der Stil der ganzen Anlage ist freigestellt; Bedingung ist jedoch die Erhaltung des bestehenden malerischen Charakters der Felspartien, der, wenn möglich, durch die geplanten Bauten noch gehoben werden soll. Für die Arbeiten steht eine Bausumme von 140000 K. zur Verfügung. Hauptzeichnungen 1 : 100, charakteristische Teile 1 : 50. Es ist beabsichtigt, einen der Verfasser der preisgekrönten Entwürfe mit der Ausarbeitung der Einzelpläne zu betrauen. Die Bauleitung kann infolge der geologischen Verhältnisse des Baugeländes nur von Technikern ausgeübt werden, die mit den örtlichen Bedingungen vertraut sind. —

Wettbewerb betr. Umbau des Künstlerhauses Berlin. Der „Verein Berliner Künstler“ hatte unter seinen Mitgliedern einen Ideen-Wettbewerb ausgeschrieben zur Erlangung von Vorschlägen für eine Abänderung der Vorgartenanlage, Ueberdachung der Freitreppe und andere Anordnung der inneren Räumlichkeiten im Erdgeschoß. Zur Preisverteilung waren 2 Ehrenpreise — Kunstwerke — bereitgestellt. Dem Preisgericht gehörten der Vorstand und die Vertrauensmänner des Vereins an. In seiner Sitzung vom 4. d. M. hat es beschlossen, die Preise dem Entwurf „Laubenkolonie“ von Prof. Bruno Möhring und dem Entwurf „Mehr Licht“ von Prof. Mat. Wiese zuzuerkennen. Außerdem fand der Entwurf mit dem Kennwort „Robert“ Anerkennung. —

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für die Gestaltung des Marktplatzes und des an diesem zu errichtenden Rathauses in Herne i. W. erläßt der Magistrat zum 15. Juli d. J. für im Deutschen Reich ansässige deutsche Bewerber. Es gelangen ein I. Preis von 1200, ein II. Preis von 800 und zwei III. Preise von je 500 M. zur Verteilung. Zum Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 250 M. stehen 1000 M. zur Verfügung. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Stadtbrt. Lampe, Arch. Hoppe, Bmstr Fuchs in Herne, Prof. Dr. Gabr. v. Seidl in München, Prof. Schulze-Naumburg in Saaleck und Reg.-Bmstr. Moritz in Cöln. Als Ersatzleute sind u. a. bezeichnet die Hrn. Prof. Dr. Theod. Fischer in München, Beigeordn. Rehorst in Cöln und Bauinsp. Thierbeck in Bochum. Unterlagen gegen 5 M., die zurückerstattet werden, durch das Stadtbauamt Herne. —

Ein Wettbewerb zur Gewinnung von Entwürfen für die Bebauung der Rudolf von Bennigsen-Straße in Hannover wird für die im Deutschen Reiche ansässigen Architekten zum 1. Dez. d. J. erlassen. 5 Preise von 5000, 4000, 3000 und zweimal 1500 M. Unter den Preisrichtern die Hrn. Stadt-Ob.-Brt. Dr. Wolff, Arch. Friedrichs, Stadtbauinsp. de Jonge und Prof. Klingholz in Hannover, sowie Prof. Pützer in Darmstadt. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch das Stadtbauamt Hannover. —

Wettbewerb der Kunst-Plastik-Gesellschaft in Frankfurt a. M. Dieses S. 716, Jahrgang 1908 besprochene Preisausschreiben hat zur Einsendung von 119 Entwürfen geführt. Von diesen wurden bei der Beurteilung zunächst 49, dann weiter 39 Entwürfe ausgeschieden. Unter den verbleibenden Arbeiten erhielt den I. Preis von 500 M. der Entwurf des Hrn. Rob. Gerlach in Wien; den II. Preis von 300 M. errang ein Entwurf der Hrn. Georg Leimer und C. Hoffmann in Mainz; der III. Preis von 200 M. wurde dem Entwurf des Hrn. Ludw. Grüder in Frankfurt a. M. zuerkannt. Da nach der Ansicht des Preisgerichtes das Ergebnis des Preisausschreibens ein erfreuliches genannt werden kann, so wurden eine große Reihe von Entwürfen zum Ankauf empfohlen und von der ausschreibenden Firma auch zum Preise von je 75 M angekauft. Es betrifft dies Entwürfe der Hrn M Wolff in Offenbach, A. Nietzsche in Dresden, G. Schaale in Pasing, A Morgenstein in Dresden-Plauen, G. Jourdan in Schwäb.-Gmünd, J. Basseches-Bugwart in Buxtehude, H. Winkler in Karlsruhe, B. Mauder in München, A Wallmann und O. Tauchnitz in Hamburg, den Entwurf „Vielfach verwendbar“ eines noch unbekannten Verfassers, 3 Entwürfe des Hrn. T. Petry in Ehrgang bei Trier, 2 Entwürfe des Hrn Jos. Zotti in Wien, ferner Entwürfe des Hrn. F. Helmke in Düsseldorf, O. Zieler in Schöneberg, F. Richter in Dresden, W. Wiesinger in Leipzig, K. Zeller in Heilbronn, H. Dötsch in München, J. Sykora in Wien, W. Lehmann und K. Helbig in Offenburg, E. J. Morgold in Wien, sowie je 2 Entwürfe von G. und L. Hesse in Wolffenbüttel und H. Stav in Kiel.

Eine Ausstellung, jedoch nicht sämtlicher Entwürfe, findet bis mit 29. Mai d. J. in den Geschäftsräumen der Gesellschaft in Offenbach a. M., Strahlenbergerstr. 32 statt. —

Wettbewerb Altenheim Tenever. Ueber die Austragung dieses Wettbewerbes, dessen Ausschreibung wir nicht ohne einige kritische Bemerkungen lassen konnten, die S. 12 d. Jhrg. wiedergegeben sind, sind in hohem Grade erfreuliche Umstände zu berichten, insofern, als zu den in Aussicht gestellten 3 Preisen von 2000, 1500 und 1000 M. ein weiterer Preis von 1000 M. verliehen und die Summe für Ankäufe von Entwürfen von je 500 auf 750 M. erhöht wurde. Dieser, bis jetzt vereinzelt dastehende, mit besonderem Dank zu begrüßende Entschluß des Vorstandes der Egestorff-Stiftung in Bremen, der im Laufe der Preisgerichts-Sitzungen gefaßt wurde, ist gereift angesichts des „ungewöhnlich reifen und erfreulichen Durchschnitts-Wertes“ der Entwürfe und an ihm haben die dem Baufach angehörenden Mitglieder des Preisgerichtes, die Hrn. Ehrhardt, Högg und Mänz in Bremen, sicher den ersten Anteil. Es liefen rechtzeitig 61 Entwürfe ein. Den I. Preis von 2000 M. errang Hr. Gregor Werner Heyberger; den II. Preis von 1500 M. gewannen die Hrn. Dietrich Luley, Johannes Rohmann und Georg A. Smidt; die beiden III. Preise von je 1000 M die Hrn. August Abbehusen in Gemeinschaft mit Otto Blendermann, und Heinz Stoffregen. Um je 750 M. wurden angekauft die Entwürfe der Hrn. Hugo Wagner, Heinr. W. Behrens, Manuel Frank und Boy Paysen. Der Wettbewerb war auf die im Bremer Staatsgebiet geborenen oder dort ansässigen Architekten beschränkt. Sämtliche Entwürfe sind bis mit 16 Mai im Gewerbe-Museum Bremen öffentlich ausgestellt. —

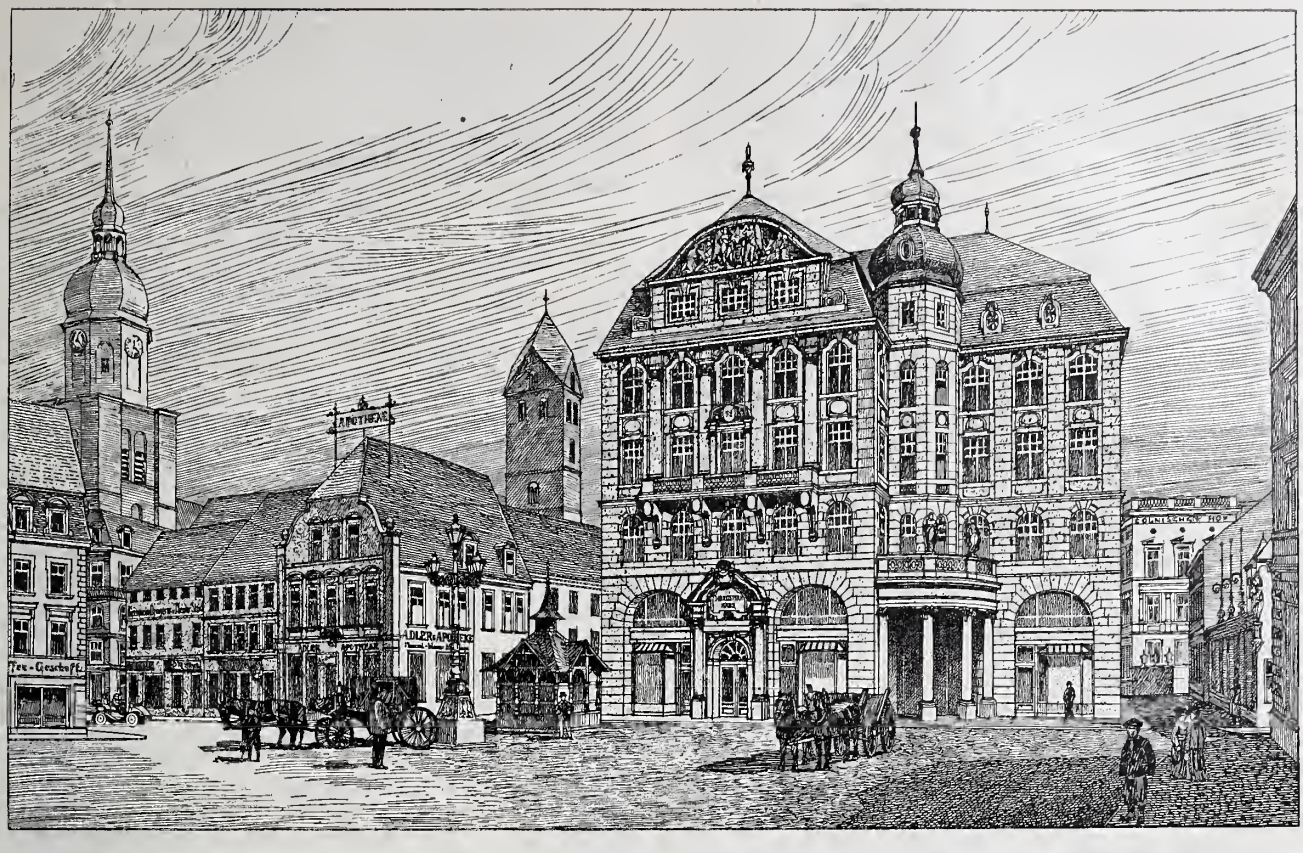
Inhalt: Mitteilungen über die Bahnhofsbauten in Leipzig, im Besonderen über den sächsischen Teil dieser Bauten. — Das Käppele mit dem Stationsweg auf den Nikolausberg in Würzburg. — Vereine. — Vermischtes. — Literatur. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das Käppele mit dem Stationsweg auf den Nikolausberg in Würzburg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

NEUBAU DER LEBENS-VERSICHERUNGS-AKTIEN-GESELLSCHAFT „NORDSTERN“ IN DORTMUND. * ARCHITEKTEN: GEHEIME BAURÄTE KAYSER & VON GROSZHEIM IN BERLIN. * HAUPTANSICHT AM MARKT. * * * * * * * * * * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 40. * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

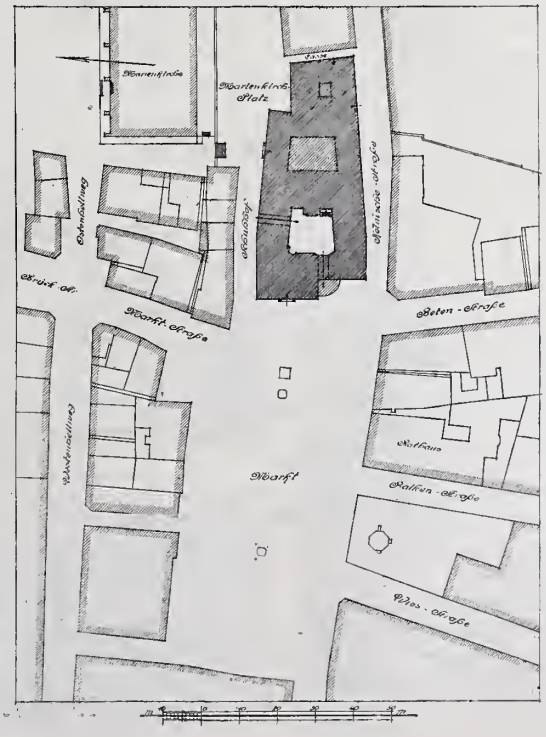
XLIII. JAHRGANG. № 40. BERLIN, DEN 19. MAI 1909.

Der Neubau der Lebens-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft „Nordstern“ in Dortmund.

Architekten: Kayser & von Groszheim, Geheime Bauräte in Berlin.

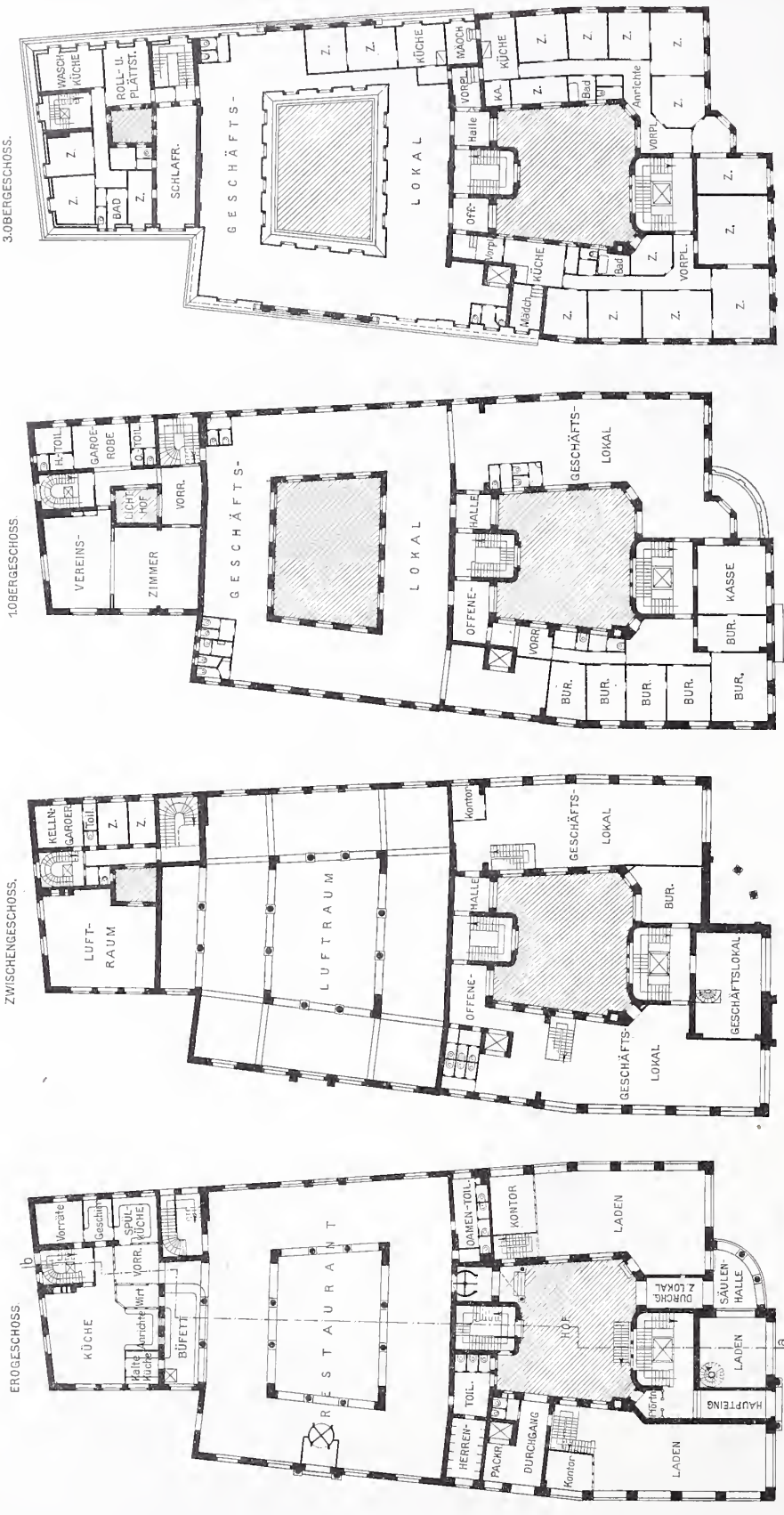
Hierzu eine Bildbeilage.

Die Lebens-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft „Nordstern“ hat sich in den Jahren 1906—1907 durch die Architekten Kayser & von Groszheim in Berlin am Markt in Dortmund, also in bevorzugter Lage, ein Geschäfts-Haus errichten lassen, welches bemerkenswert ist durch seine Anlage und die geschickte Ausnutzung der örtlichen Verhältnisse der Baustelle. Diese liegt nach dem beistehenden Lageplan an der östlichen Kurzseite des Marktes und ist nach allen Seiten von Straßen und Gassen begrenzt. Nordwestlich ist es der Schulhof, welcher das Gelände von der benachbarten Gebäude-Gruppe trennt, nordöstlich schiebt sich der Marienkirch-Platz in unregelmäßiger Gestaltung zwischen unser Geschäftshaus und die Marienkirche, östlich sondert ein schmales Gäßchen den Neubau für sich ab und im Süden zieht an ihm die Kölnische Straße entlang. Die so gegebene freie Lage und die unregelmäßige Begrenzung der Baufluchten waren Anlaß zu einer in hohem Grade interessanten Grundrißlösung. Von Einfluß auf die Gestaltung des Grundrisses war es neben den Verhältnissen der Lage, daß für die Union-Brauerei sowie für den Inhaber des Ladens Ecke Marktplatz und Kölnische-Straße — welche bereits vor dem Neubau auf dem Grundstück ansässig waren — in dem Neubau geeignete Räume geschaffen werden mußten. Den Wünschen dieser Mieter ist in weitestem Maße Rechnung getragen. Die Räume der Union-Brauerei umfassen den größten Teil des Erd- und des Zwischengeschosses, sowie alle hinter dem Kneiphof gelegenen Räume der oberen Geschosse. Die übrigen Räumlichkeiten des Hauses, mit Ausnahme des III. Stockwerkes und des Dachgeschosses, in denen 2 Wohnungen und ein photographisches Atelier untergebracht sind, dienen Geschäfts- und Bureauzwecken. Der Hauptzugang zum Geschäftsgebäude erfolgt vom Marktplatz aus; Nebeneingänge liegen an der Kölnischen Straße und im ersten Hof. Im letzteren befindet sich auch der Haupteingang zum Restaurant, welches jedoch außerdem von der Kölnischen Straße sowohl wie vom Marienkirchplatz aus betreten werden kann. Das geräumige Restaurant umschließt den zweiten Hof, dessen Um-



fassungswände im Erd- und Zwischengeschoß durch große Oeffnungen unterbrochen sind. Der Hof ist mit einem Glasdach überdacht und als Kneiphof ausgebildet. Für die Ausstattung des Restaurants waren die den Kneiphof umrahmenden Säulen und Pfeiler, die in gestocktem Granit massiv ausgeführt sind, maßgebend.

Entsprechend den Wandbildern in den Lünetten sind die halbrunden Oberflügel der äußeren Fenster mit reicher, farbiger Verglasung versehen. Da der Kneiphof im Mittelpunkt der Anlage liegt und von jedem Platz des Restaurants aus übersehen werden kann, ist derselbe in bezug auf seine Ausstattung bevorzugt.



Die Leibungen und Einfassungen der Bögen über den Säulen und Pfeilern, sowie die Voute rund um das Oberlicht haben reichen Glasmosaik-Schmuck erhalten. Das Oberlicht ist mit gelbem Ornamentglas verglast und mit einem Bronzeprofil umrahmt.

Im I. Obergeschoß befinden sich 2 Vereinszimmer mit zugehörigen Vorräumen und Garderoben usw. Die Personalräume sind im II. und III. Obergeschoß untergebracht.

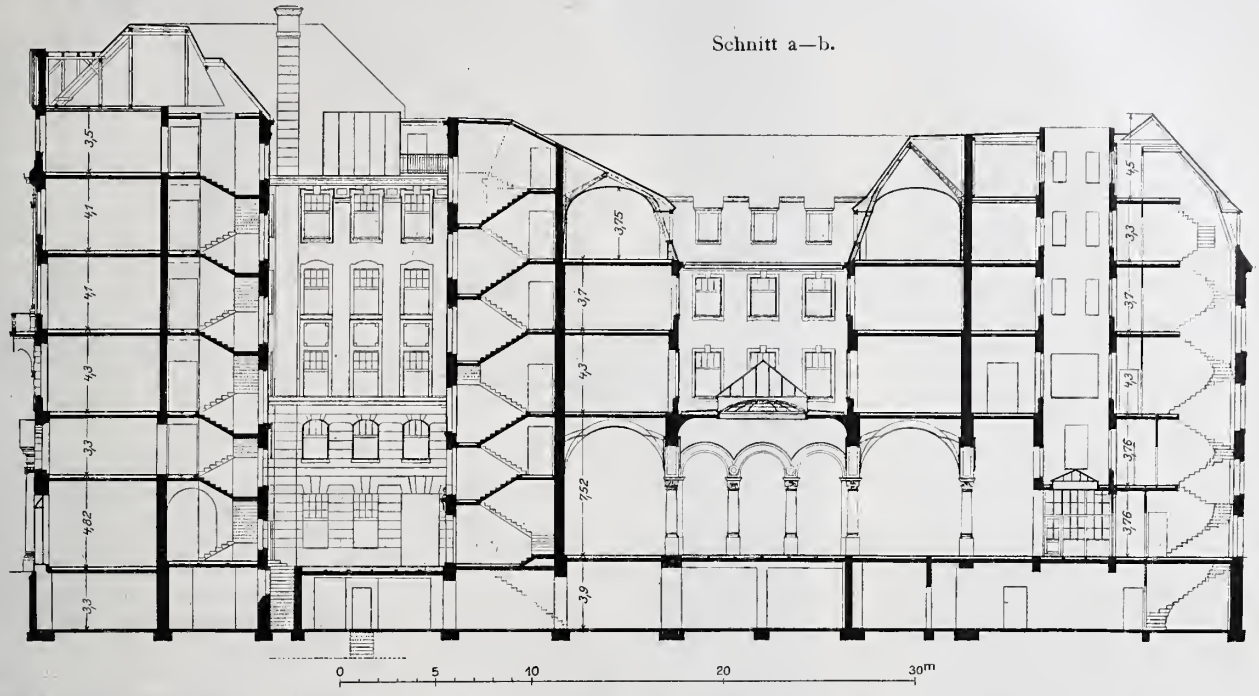
Die Marktfront ist vollständig in rotem Main-Sandstein verblendet; bei den übrigen Fronten sind die glatten Flächen in Putz hergestellt und sämtliche Architekturteile ebenfalls in rotem Mainsandstein erstellt. Das Dach ist mit kombinierten Nonne- und Mönch-Falzziegeln eingedeckt.

An der Erstellung des Neubaues wirkten die folgenden Firmen mit: Maurerarbeiten: Ed. Hopp in Dortmund; Steinmetz- und Bildhauerarbeiten: Philipp Holzmann & Co. in Frankfurt a. Main; Eisenlieferungen: Aug. Borgloh; Zimmerarbeiten: Carl Hanebeck; Dachdeckerarbeiten: H. Eckhardt; Klempnerarbeiten: Heinr. Kentzler, sämtlich in Dortmund; Heizung: von Satine & Rittershaus in Dresden; Be- und Entwässerung und Gasleitung: J. Wolfferts in Düsseldorf; elektr. Beleuchtungs-Anlage: Siemens-Schuckert-Werke in Dortmund; Schlosser-Arbeiten: Schulz & Holdefleiß in Berlin, Dortmunder Fein-Eisenkonstruktionen, Dortmund, Heinr. Berghaus sowie Hoffmann & Zerres in Dortmund; Schaufenster-Anlagen: Hillerscheidt & Kasbaum in Berlin; Beschlagarbeiten: Düsseldorfer Beschlag-Fabrik Franz Spengler in Düsseldorf; Tischlerarbeiten: H. Emmeluth in Berlin-Rixdorf, Rose & Co., A. Meyer und Aug. Weber in Dortmund; Stuckarbeiten: Ernst Jaeckel in Berlin-Wilmersdorf und Joh. Walch in Dortmund. Die Modelle für die Fassaden lieferte Prof. Otto Lessing in Berlin-Grunewald, die für den Kneiphof und I. Hof: Professor G. Riegelmann in Charlottenburg, die für das Giebelfeld am Markt: Prof. L. Manzel daselbst. Es lieferten ferner die Fliesen-Arbeiten: N. Rosenfeld & Co. in Berlin, sowie W. Steinbach in Dortmund; die Kunststeintreppen: J. B. Schroer in Dortmund; die Marmorarbeiten: Marmorwerk Balduinstein in Balduinstein i. Lahntal, Westdeutsche Marmor- und Granitwerke in Dortmund und das Saalburger Marmorwerk in Saalburg (Saale). Ferner waren übertragen die Kunstverglasungen an: J. Schmidt in

Die Wandflächen sind in etwa 2,4 m Höhe mit nassauischem Marmor bekleidet; dieser ist durch Bronze-Leisten paneelartig gegliedert. Die oberen Wandflächen sind, ebenso wie die Flächen des Tonnengewölbes, rauh geputzt und weisen nur in den Lünetten der Stichkappen teils figürlichen, teils ornamentalen Schmuck in Glasmosaik auf.

Berlin und Josef Scherer in Berlin-Wilmersdorf; die Glasmosaikarbeiten an: Puhl & Wagner in Berlin-Rixdorf; die Malerarbeiten an: F. W. Mayer & Weber in Berlin-Wilmersdorf, Schilling & Consemüller und Heinr. Habs jr. in Dortmund; die Aufzüge an: Hans von Adelson, Abteilung für Otis-Aufzugs-Beleuchtung in Dortmund; die Parkettböden an: Sterkel & Sonderhoff in Dortmund; die Linoleum-Arbeiten usw. an: Schroeder & Baum in Dortmund: die Telephon-Anlagen an: H. Hoffmann in Dortmund und die Drehtüren an die International Revolving Door Company in Berlin.

Schnitt a—b.



Anlagen in Berlin und C. Herm. Findeisen in Chemnitz; die Beleuchtungskörper an die Aktien-Gesellschaft vorm. J. C. Spinn & Sohn in Berlin und an die Dortmunder Aktien-Gesellschaft für Gas-

Die Ausführung des Neubaues erfolgte unter der Aufsicht des Düsseldorfer Zweigbureaus der Architekten; die örtliche Bauleitung war Hrn. Arch. Kiwit übertragen. —

Mitteilungen über die Bahnhofsbauten in Leipzig, im Besonderen über den sächsischen Teil dieser Bauten.

Von E. Toller, Finanz- und Baurat in Leipzig. (Fortsetzung.

Der Hauptbahnhof Leipzig, im besonderen der sächsische Teil dieser Anlage, wird nach dem überarbeiteten Entwurf A vom Jahre 1907 die aus dem Gleisplan Abb. 2 ersichtliche Gestalt erhalten. Diesem Entwurf A vom Jahre 1907 liegt in der Hauptsache die ursprüngliche Planung von den Jahren 1901/1903 zu Grunde, es sind nur einige Veränderungen und Verbesserungen, die aus Betriebs-Rücksichten sich im Laufe der Zeit als nötig herausstellten, berücksichtigt worden.

Wie bereits eingangs erwähnt, wird der Hauptbahnhof am Georgi-Ring als Kopfstation erbaut werden und zwar auf dem Gelände, welches zu dem städtischen Lagerhof und zu den drei alten Bahnhöfen der Thüringer, Magdeburger und Dresdener Linien gehörte, bezw. von diesen Anlagen heute noch besetzt ist. An den entlang der Promenade städtischerseits herzustellenden Vorplatz kommt das neue Empfangsgebäude mit einer Frontlänge von 298 m zu stehen. Der Eingang in das Gebäude liegt in Vorplatzhöhe, die Schienen-Oberkante der Bahnsteig-Gleise 2,62 m über dem Vorplatz. Hinter dem Empfangs-Gebäude befindet sich ein 24 m breiter Quer-Bahnsteig, von welchem man nach den verschiedenen Längs-Bahnsteigen gelangt.

Es sind 26 Bahnsteig-Gleise vorgesehen. Von denselben dient jeder der beiden Verwaltungen je die Hälfte, und zwar sind entsprechend der geographischen Lage der verschiedenen Linien gegen Leipzig von Nordwest nach Südost angeordnet

für die preußische Verwaltung:

5 Gleise für den Verkehr der beiden Thüringer Linien,
2 „ „ „ „ „ Eilenburger Linie,
3 „ „ „ „ „ Magdeburger Linie,
3 „ „ „ „ „ Berliner Linie;

für die sächsische Verwaltung:

5 Gleise für den Verkehr der Linien nach Hof, nach Gaschwitz—Meuselwitz und nach Borna—Chemnitz,
5 Gleise für den Verkehr der beiden Dresdener Linien,
2 „ „ „ „ „ Linie nach Geithain—Chemnitz,
1 Gleis für Sonderzüge aller Art.

Sämtliche Linien sind in den Bahnhof so eingeführt, daß für die regelmäßigen Zugläufe bei der Einfahrt Gleis-Ueberschneidungen in Schienenhöhe nicht vorkommen.

Bei der gewählten Anordnung der Linien liegen die Bahnsteig-Gleise der Linien Leipzig—Berlin und Leipzig—Hof in der Mitte der Anlage unmittelbar neben einander, sodaß sich die Durchführung geschlossener Züge der Richtung Berlin—Leipzig—Hof und umgekehrt ohne erhebliche Schwierigkeiten bewerkstelligen läßt.

Zur Erleichterung des Durchgangs-Verkehres der Richtungen Dresden—Magdeburg bezw. Dresden—Thüringen und umgekehrt hat die Sächsische Eisenbahnverwaltung im Osten des Hauptbahnhofes nachträglich eine zweigleisige Verbindung zwischen der Leipzig—Dresdener Linie und der Leipzig—Hofer-Verbindungsbahn geplant, sodaß die von und nach Dresden verkehrenden Schnellzüge, die dem Durchgangs-Verkehr dienen, ebenfalls auf den beiden den preußischen Anlagen unmittelbar anliegenden, sächsischen Bahnsteig-Gleisen I und II zur Abfertigung kommen können.

Bei diesem Durchgangs-Verkehr handelt es sich in der Hauptsache um Weiterführung von einzelnen Durchgangswagen; denn in den Schnellzügen zwischen Leipzig und Dresden laufen gleichzeitig sowohl Durchgangswagen für die Magdeburger, als auch für die Thüringer Richtung, sodaß in Leipzig eine Teilung der Züge bezw. ein Zusammensetzen derselben stattzufinden hat. Die Uebergabe der Durchgangswagen

Abbildung 2.

Gleisschema vom Haupt-Personen- u. Güterbahnhof zu Leipzig.

(Ausschließlich der sächsischen Anlagen.)

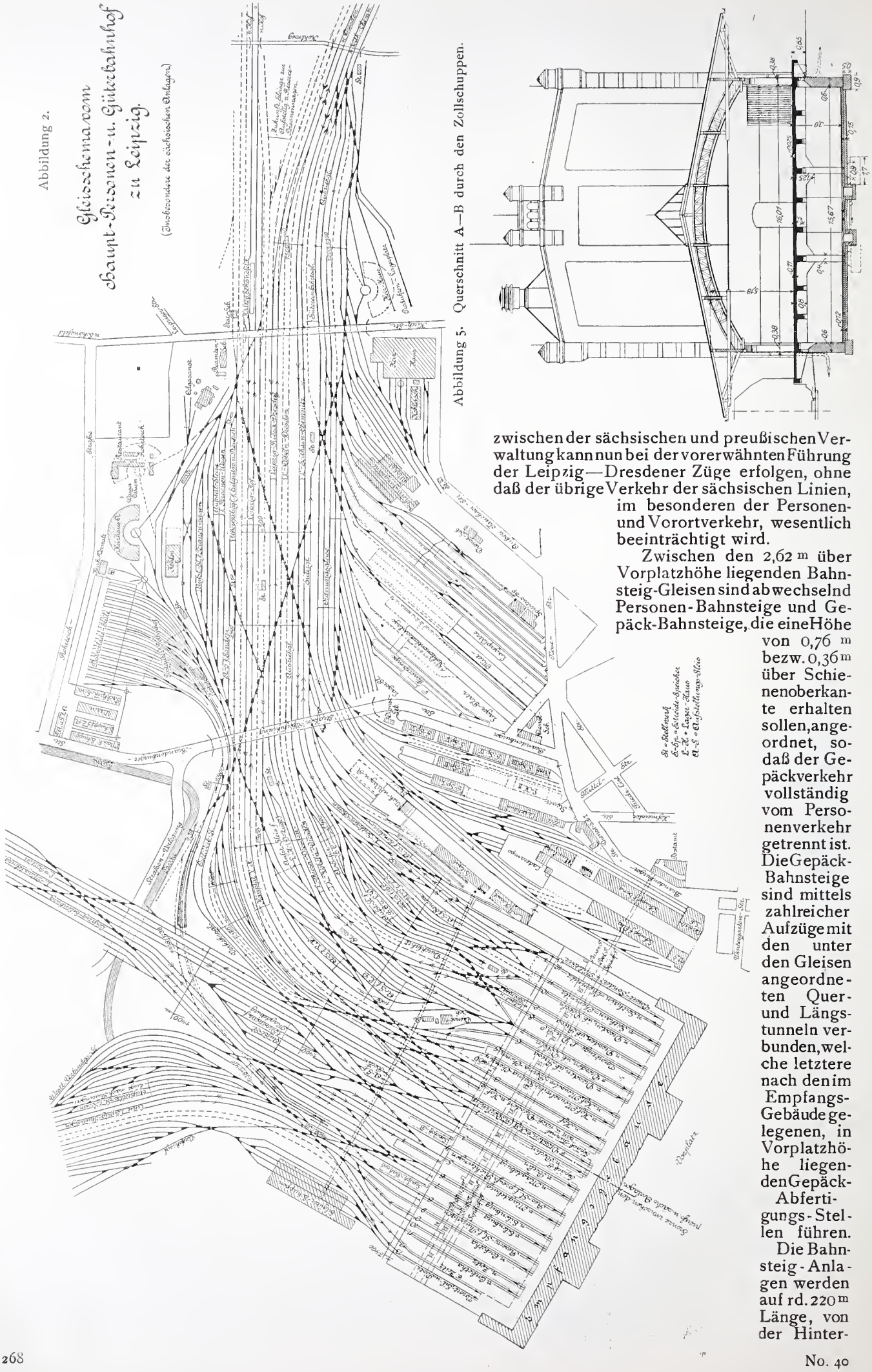


Abbildung 5. Querschnitt A—B durch den Zollschuppen.

zwischen der sächsischen und preußischen Verwaltung kann nun bei der vorerwähnten Führung der Leipzig—Dresdener Züge erfolgen, ohne daß der übrige Verkehr der sächsischen Linien, im besonderen der Personen- und Vorortverkehr, wesentlich beeinträchtigt wird.

Zwischen den 2,62 m über Vorplatzhöhe liegenden Bahnsteig-Gleisen sind abwechselnd Personen-Bahnsteige und Gepäck-Bahnsteige, die eine Höhe von 0,76 m bezw. 0,36 m über Schienenoberkante erhalten sollen, angeordnet, so daß der Gepäckverkehr vollständig vom Personenverkehr getrennt ist. Die Gepäck-Bahnsteige sind mittels zahlreicher Aufzüge mit den unter den Gleisen angeordneten Quer- und Längstunneln verbunden, welche letztere nach den im Empfangs-Gebäude gelegenen, in Vorplatzhöhe liegenden Gepäck-Abfertigungs-Stellen führen.

Die Bahnsteig-Anlagen werden auf rd. 220 m Länge, von der Hinter-

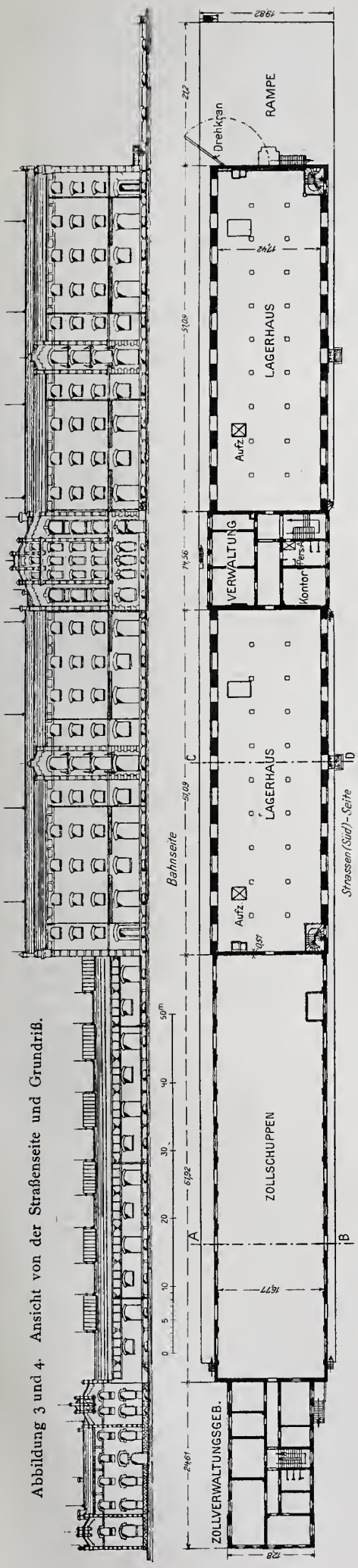
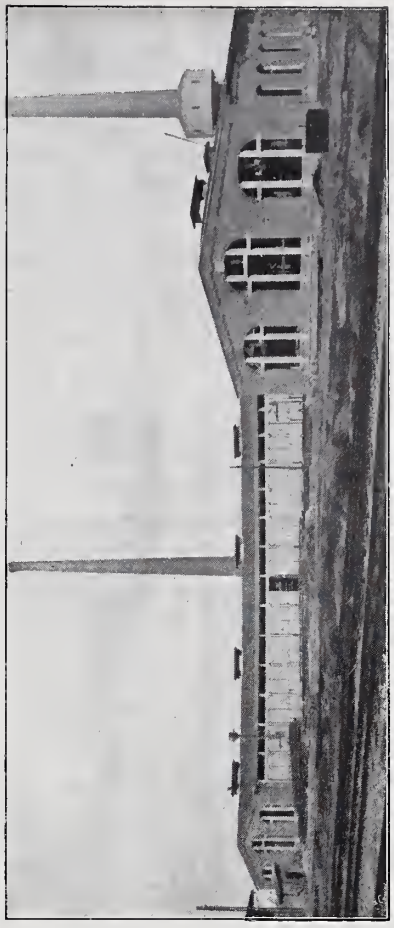


Abbildung 3 und 4. Ansicht von der Straßenseite und Grundriß.



Abbildungen 3—6. Lagerhaus mit Zollschuppen.
Abbildungen 7—8. Lokomotiv-Heizhaus A.
(Vergleiche den Uebersichtsplan des Bahnhofes.)

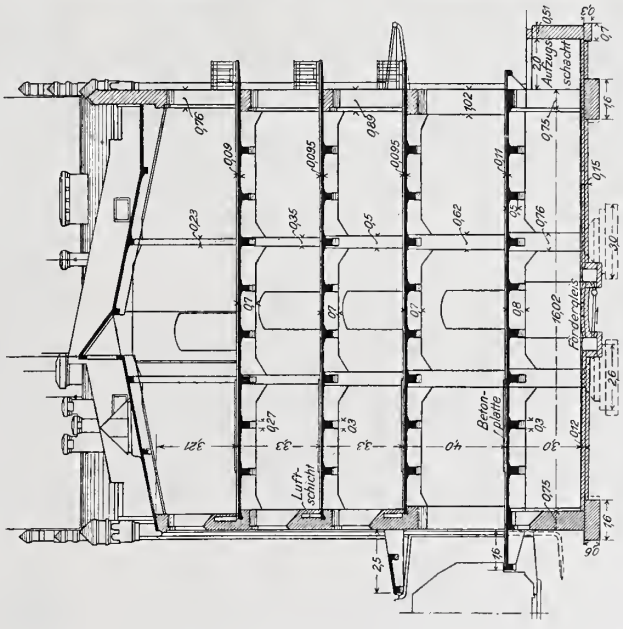


Abbildung 6. Querschnitt C—D durch das Lagerhaus.

front des Empfangs-Gebäudes ab gerechnet, überdacht werden, und zwar ist die Erbauung von 6 größeren Hallen von je 45 m und 42,5 m Spannweite und 2 kleineren Seitenhallen für die beiderseitigen Rand-Bahnsteige von je 15 m Spannweite in Aussicht genommen, die nach dem Empfangs-Gebäude zu in die 36 m weit gespannte Ueberdachung des Quer-Bahnsteiges einlaufen werden.

Das Empfangs-Gebäude und die Bahnsteighalle werden bei etwa 298 m Breite und etwa 275 m Mindestlänge eine Fläche von rd. 82000 qm bedecken. Oestlich vor der Bahnsteighalle sind zwischen den Hauptgleisen der verschiedenen Linien die Aufstellungsgleise für die Personenzüge, sowie für Reserve-Personenwagen angeordnet. Die Weichenverbindungen sind so gewählt, daß die Leerzüge zwischen der Bahnsteighalle und den Aufstellungsgleisen zumeist direkt, höchstens aber durch eine Rückstoßbewegung nach und von den Aufstellungsgleisen befördert werden können, damit das Wegsetzen der Züge in möglichst kurzer Zeit bewerkstelligt werden kann.

Auf diesen Aufstellungsgleisen wird auch die gewöhnliche Rei-

nigung der Personenwagen vorgenommen werden, während die gründlichen, nur periodisch vorzunehmenden Reinigungen dieser Wagen in der am Ostende des Bahnhofes geplanten Reinigungshalle stattfinden sollen. An diese Reinigungshalle wird eine Betriebs-Wagenreparatur-Werkstatt angeschlossen, in der kleinere Ausbesserungen der Personenwagen im Anschluß an das Reinigungsgeschäft vorgenommen werden können. Zu beiden Seiten der Anlagen für den Personen-Verkehr sind die Güteranlagen vorgesehen, und zwar auf der Westseite die der preußischen Verwaltung, auf der Ostseite die der sächsischen Verwaltung. Von den Anlagen der sächsischen Verwaltung liegt unmittelbar anschließend an die Bahnsteiganlagen der Eilgut-Schuppen mit Eilgutrampe, der mit der gleichen auf der Westseite befindlichen Anlage der preußischen Verwaltung durch einen 4,5 m weiten und 2,5 m im Lichten hohen Tunnel verbunden wird, damit Einzelladungen von Eilgut auf dem kürzesten Wege übergeben werden können. Der Tunnel, in dem die Wagen mit Seilantrieb befördert werden, ist mit den Eilgutschuppen durch Fahrstühle verbunden.

Weiter besteht noch die Möglichkeit der Durchführung von Eilgut-Kurswagen. Die Uebergabegleise hierfür liegen nördlich der Leipzig—Hofer Hauptgleise. Nach diesen Uebergabegleisen werden die von der preußischen Verwaltung kommenden und nach den sächsischen Linien bestimmten Eilgut-Kurswagen vom preuß. Bahnsteiggleise 8 durch einen unter den Hauptgleisen der Eilenburger, Magdeburger und Berliner Linien hinwegführenden Tunnel geführt und von da unter Rückstoßbewegung nach den sächsischen Eilgutanlagen befördert. Der Wagenverkehr in entgegengesetzter Richtung ist entsprechend zu fördern.

Die weiteren Anlagen für den Güterverkehr sind möglichst nahe dem Stadtinneren geplant. Es finden sich auf der Ostseite des Bahnhofes für die sächsische Verwaltung angeordnet: zunächst vom Georgiring ebenfalls unmittelbar zugängig die beiden Güterschuppen für ankommende und abgehende Güter von je 3600 qm Grundfläche; letzterer Schuppen mit Zahnladesteigen, damit auch einzelne Wagen leicht auswechselbar sind.

An die Güterschuppenanlagen schließen sich nordostwärts eine Laderampe, der Zollschuppen nebst Lagerhaus, sowie 7 Lagerspeicher. Das Lagerhaus bildet den Ersatz für den zum Abbruch gelangten städtischen Lagerhof.

Weiter ostwärts von den Lagerschuppen befindet sich der Freiladebahnhof mit Feuerrampe, Ueberladekran usw. und mit einer größeren Anzahl von Lagerplätzen mit Gleisanschluß zur Vermietung an Private. Zunächst kommen Ladegleise mit einer nutzbaren Gesamtlänge von 4750 m zur Ausführung, doch ist auf eine Erweiterung der Anlage um 1400 m Ladelänge Rücksicht genommen, wie überhaupt für die gesamten Güteranlagen eine Vergrößerung möglich ist.

Für den Maschinendienst ist vorgesehen der Neubau eines neuen Rundheizhauses mit 27 Ständern nebst Nebenanlagen, als Heizhaus-Verwaltungsgebäude, Kohlenschuppen, Wasserstationsanlage usw. nördlich der Leipzig—Hofer Hauptgleise. Außerdem soll das alte auf der Südostseite des Bahnhofes gelegene Heizhaus nach entsprechendem Umbau beibehalten bleiben. Oestlich von dem neuen Maschinenbahnhof kommt die Oelgasanstalt zur Bereitung des für die Beleuchtung der Personenwagen nötigen Gases zur Erbauung.

Die Güter- und sonstigen Anlagen für die Linien der preußischen Verwaltung sind auf der Westseite des Bahnhofes entsprechend angeordnet und es reicht der Freiladebahnhof bis zur Eutritzscher Straße hinaus.

Zwischen den Bahnhofsteilen der beiden Eisenbahnverwaltungen kommt der Postgüter-Bahnhof zur Erbauung, auf dem fernerhin alle in Leipzig ein- und auslaufenden Postwagen zu behandeln sein werden. Derselbe wird 30 Stutzgleise enthalten, die in einer an der Rohrteich-Straße zu erbauenden Verladehalle enden, in der auf einmal etwa 90 Postwagen zur Aufstellung kommen können. Die Gleise des Postbahnhofes sind an die nach der Bahnsteighalle führenden Durchfahrts-Gleise, auf denen sich auch der Maschinenverkehr bewegen wird, angeschlossen, sodaß die Ueberführung der Postwagen zwischen dem Postbahnhof und den einzelnen Bahnsteig-Gleisen ohne erhebliche Schwierigkeiten bewerkstelligt werden kann. Für den Postwagen-Verkehr der preußischen Linien wird auch der obenerwähnte Tunnel, der unter den Hauptgleisen der Linien Leipzig—Eilenburg, Leipzig—Magdeburg und Leipzig—Berlin hinweg erbaut wird, benutzt werden. Dieser Tunnel läßt überdies auch die Möglichkeit zu, einzelne Schnellzüge der Richtungen Dresden—Thüringen bezw. Magdeburg und umgekehrt im Bedarfsfall ohne wesentliche Gleiskreuzungen geschlossen durch Leipzig zu leiten. Mit den verschiedenen Stadt-Postämtern wird der Post-Güterbahnhof durch eine elektrische Straßenbahn, die über den Bahnhof im Zuge der auf Kosten der Stadt Leipzig zu erbauenden Brandenburger Straße geführt wird, verbunden werden. Die Brandenburger Straße überschreitet den Bahnhof mittels einer 40 m langen Brücke mit 3 Oeffnungen, deren größte eine Stützweite von 86,72 m erhält.

An der Brandenburger Straße werden seitens der sächsischen Verwaltung zwei Verwaltungs- und Dienst-Gebäude errichtet. In dem größeren dieser Gebäude werden die Diensträume der Betriebsdirektion II, der Bauinspektion II, der Telegraphen- und der Maschinen-Inspektion, sowie einige Wohnungen untergebracht werden, während das kleinere Gebäude in der Hauptsache für die Räume der Telegraphen-Werkstatt vorgesehen ist.

An genannter Straße ist auch das Postamt II neu erbaut worden, welches durch einen Tunnel mit den Postanlagen in der Bahnsteighalle des Hauptbahnhofes verbunden werden wird. — (Schluß folgt.)

Vereine.

Frankfurter Architekten- und Ingenieur-Verein. Die Versammlung am 1. Febr. wurde begonnen durch einen Bericht des Hrn. Arch. Rau über die Eingabe der Kommission betr. die Notlage der Privat-Architekten. Diese wurde dem Magistrat empfehlend unterbreitet. Sodann sprach Hr. Stadtrat Koelle über den Neubau der städtischen Kehricht- und Schlamm-Vernichtungs-Anlage in Frankfurt a. M. Anknüpfend an die früheren Uhlfelderschen Mitteilungen über Verbrennungs-Oefen und seine eigenen über die Verbindung der Klär-Anlage mit der Müllverbrennung schildert er zunächst die in Ausführung begriffene Anstalt und die Schwierigkeiten, welche der Stadt durch den Anfall von 120—130000 cbm Kehricht im Jahre erwuchsen, der, auf Feldern und in Wäldern abgelagert, Belästigungen hervorrief, die auch durch neue Plätze nicht abgewendet wurden, und der Luft und Grundwasser beeinträchtigte. Die Unabhängigmachung von fremden Faktoren war nur erreichbar durch die genannte auf Vorgängen in England und Hamburg fußende Anlage, der aber, als neue Zutat auf dem Kontinent, die Schlamm-Entwässerung und -Vernichtung angegliedert ist. Die unentwässerte Schlamm-Menge betrug 80—100000 cbm im Jahre, die seither an der Luft allmählig bis zur Stichfestigkeit getrocknet wurden. Die Anlage von 10—1500 qm großen Schlammlagern rief noch größere Belästigungen als beim Kehricht hervor. Daher wurden Versuche angestellt durch künstliche Entwässerung mittels Zentrifugen in kontinuierlichen Betrieben mit täglich etwa 30 cbm Leistungsfähigkeit und Reduktion von 90% Wassergehalt auf 60%. Volumen-Verminderung auf 1/5. Da aber der Rest immer noch 15 - 20000 cbm im Jahre beträgt, so wurden Versuche von gleichzeitiger Vernichtung von Schlamm und Kehricht mit bis 1/3 Zusatz gemacht, wobei weitere Schlamm-Austrocknung in Brikettform über dem Ofenhause und in Trocken-Trommeln unter Benützung der Abgase der Oefen erfolgt. Durch den Doppelzweck ergab sich die Lage der Anstalt nahe an den Niederrader Klär-Becken von selbst. Die Größe der Anstalt ist nur für den SW.-Stadtteil bemessen, für die NO.-Hälfte erfolgt die Ergänzung bei dem in Ausführung begriffenen Ost-Hafen. Im Ofenhause ist Raum für 4 Batterien mit je 60 t täglicher Leistung, wobei 3 Batterien mit je 1 Kessel und eine Reserve-Batterie aufgestellt sind. Die Abmessungen des Ofenhauses sind 68 m : 12 m und 14 m Höhe; es hat 2 seitliche Anbauten. Das Kesselhaus ist unmittelbar angeschlossen. Bei dem ungleichen Anfall des Kehrichts, der Sonntags minimal, Samstags maximal ist, wurde bei kontinuierlichem Ofenbetrieb ein auf einen Tages-Anfall berechneter Aus-

gleichs-Behälter und eine Laufbahn durch das ganze Ofenhaus erforderlich; die Zufahrt des Kehrichts erfolgte teils durch Achse, teils auf der Straßenbahn. Der Ofen wurde nach dem Cölner System Herbertz gebaut, welcher bei seiner Kleinfeuerung im Gegensatz zum System Dörr-Wiesbaden und Horsfall-Hamburg nach den vergleichsweise angestellten Versuchen eine gleichmäßige Verbrennung, leichtere und raschere Entschlackung, geringere Temperatur-Reduktion und leichtere Auswechslung ergab. Die erzielte Temperatur war 1000° C. Die Verwertung der Abhitze erfolgte zur Dampf-Erzeugung und zum Vortrocknen des Schlammes in besonderen Trommeln. Der Schlacken-Anfall betrug 40% des Gewichtes; die Schlacken werden gelöscht, gebrochen, sortiert und zum Auffüllen von Wegen und Hohlräumen sowie zur Mörtelbereitung verwendet, auch zur Herstellung von Trottoir- und Bausteinen.

Redner erörterte sodann die Behandlung des Klärbecken-Schlammes in dem Schlammhause der Klärbecken-Anlage und bei der Müll-Verbrennung. Das Ofenhaus mußte statt Quer-Wände einzelne Pfeiler erhalten. Das anschließende, mit Quer-Dächern versehene Kesselhaus erhält Oberlicht. Das angebaute Maschinen-Haus faßt 3 Dynamos zu 250 PS. Anlage-Kosten 1 500 000 M., Betriebs-Kosten im Jahr 220 000 M., Einnahmen 190 000 M.; bleibt ein jährlicher Fehlbetrag von 30 000 M.

Die Anstalt ist die erste ihrer Art auf dem Kontinent und dürfte vorbildlich für gleichzeitige Kehricht- und Schlamm-Vernichtung werden. Dem Redner spendete die zahlreich erschienene Zuhörerschaft lauten Beifall. — Gstr.

Bayerischer Regierungsbaumeister-Verein. Infolge Ueberfüllung des Staatsbaudienstes bewerben sich zahlreiche Mitglieder unseres Vereins um Anstellung im Privat- oder Gemeindedienste. Bei unserer Geschäftsstelle, München, Rheinbergerstraße 1, Tel. 21262, liegen Personal-Bögen der Bewerber auf, welche über deren Lebenslauf und Berufstätigkeit Aufschluß geben. Interessenten werden gebeten, sich an den Vorsitzenden des Vereins, München, Königinstr. 3, Tel. 120, oder an obige Geschäftsstelle zu wenden. —

Vermischtes.

Die Hundertjahrfeier der Akademie der bildenden Künste in München ist am 12. und 13. Mai d. J. festlich begangen worden. Die ersten Anfänge eines öffentlichen Kunst-Unterrichtes in Bayern gehen, wie wir der Festrede des Prof. E. v. Stieler entnehmen, auf das Jahr 1770 zurück, doch erst Max Joseph IV. beschäftigte sich ernstlich mit dem Gedanken, nach dem Vorbilde von Berlin, Wien, Dresden und Düsseldorf eine Kunstakademie zu begründen. Der Philosoph Friedr. Wilh. Schelling, der erste General-Sekretär der Akademie, verfaßte die Konstitutions-Urkunde vom 13. Mai 1808. Der leitende Gedanke bei der Gründung war die Hebung der Kunst als Bildungsmittel für das Volk. In der Folge wurden König Ludwig I. und Peter Cornelius Richtung gebend für die Akademie. Dann übten Julius Schnorr v. Carolsfeld, Ludwig Schwanthaler und Friedrich v. Gärtner ihren Einfluß auf sie aus. Der Architekt Fr. v. Gärtner war 6 Jahre lang Direktor der Akademie, die am 14. Aug. 1846 eine neue Verfassung erhielt, welche der Wiederkehr der Alleinherrschaft einer Kunstrichtung vorbeugen sollte. Im Direktorium folgten Kaulbach, Piloty. An des letzteren Namen knüpft sich die zweite große Zeit der Münchener Akademie. Es ist bemerkenswert, daß die Akademie bei ihrem Jubelfeste erst auch formell den Charakter einer Hochschule erhielt, den sie durch ihren weltbedeutenden Einfluß tatsächlich schon lange besaß. —

Die Tagesordnung der 50. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure in Wiesbaden und Mainz 1909 sieht für den 14. Juni neben der Eröffnungsrede des Vorsitzenden, den Begrüßungs-Ansprachen und dem Geschäftsbericht Vorträge der Hrn. Muthesius-Berlin und Jordan-Straßburg über „Die ästhetische Ausbildung von Ingenieurbauten“ vor. Der zweite Sitzungstag ist geschäftlichen Angelegenheiten des Vereins gewidmet und betrifft u. a. Technolexikon, Geschichte des Vereins, Patentgesetz, Ausbildung der Ingenieure im höheren Verwaltungsdienst, Jahrbuch für Geschichte der Technik und Industrie, die Monatsschrift „Technik und Wirtschaft“, Weltausstellung in Brüssel 1910 usw. Diese beiden Versammlungen finden im Kurhause in Wiesbaden statt. Die dritte Versammlung am 16. Juni im Konzerthause der Liedertafel in Mainz stellt u. a. einen Vortrag von Dr. Prandtl aus Göttingen über „Die Bedeutung von Modellversuchen für die Motorluftschiffahrt und Flugtechnik“ in Aussicht. Von den zahlreichen Ausflügen und Besichtigungen erwähnen wir den Besuch der Hüttenwerke in Neunkirchen, Burbach und Völklingen, der städt. Elektrizitäts- und Gaswerke, sowie der Kehrichtverbrennung in Wiesbaden, der Portlandzementfabrik Dyckerhoff & Söhne in Amöneburg, der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg in Gustavsburg, der städt. Elektrizitäts- und Gaswerke in Mainz, der Kellereien und Schaumweinfabriken in Mainz usw.

Fünfundzwanzigjähriges Bestehen der Materialprüfungs-Anstalt an der Technischen Hochschule in Stuttgart. Am 25. Febr. d. J. waren es 25 Jahre, daß es Hrn. Baudir. Dr.-Ing. C. v. Bach mit Hilfe der Industrie gelungen war, im Kellergeschoß der Technischen Hochschule in Stuttgart in einem Raum von nur 81 qm Grundfläche, der zudem noch mit dem elektrotechnischen Laboratorium zu teilen war, die Materialprüfungsanstalt mit 1 Arbeiter ins Leben zu rufen. Heute beschäftigt die Anstalt, die zum großen Teil von der Industrie erhalten wird, außer dem Vorstand, Baudir. v. Bach, 12 Beamte und 11 Arbeiter und besitzt einen eigenen Neubau, der 1906 bezogen wurde. —

Der zehnte Tag für Denkmalpflege in Trier am 23. und 24. Sept. 1909 sieht die Teilnehmer bereits am Vorabend im „Katholischen Bürgerverein“ versammelt. Der erste Sitzungstag, 23. Sept., im großen Saale der „Treviris“, verheißt nach den üblichen Begrüßungen zunächst den Jahresbericht, den der Vorsitzende, Geh. Hofrat Prof. Dr. v. Oechelhäuser aus Karlsruhe, erstattet. „Ueber das neue sächsische Gesetz gegen Verunstaltung von Stadt und Land und über praktische Maßnahmen zu dessen Durchführung“ berichten darauf die Hrn. Ob.-Brt. K. Schmidt aus Dresden und Amtshauptmann Dr. Hartmann aus Döbeln. „Der Wiederaufbau der St. Michaeliskirche in Hamburg“ wird Gegenstand von Ausführungen der Hrn. Geh. Ob.-Brt. Prof. Hofmann aus Darmstadt und Prof. E. Högg aus Bremen sein. Zuletzt sprechen an diesem Tage die Hrn. Prof. M. Gary aus Berlin und Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Loeschcke aus Bonn über „die Erhaltung des römischen Kaiserpalastes in Trier“. Am Abend des gleichen Tages findet an derselben Stelle ein mit Lichtbildern ausgestatteter Vortrag des Hrn. Stadtbrt. Schilling über „Trier und seine Bauten“ statt.

Am zweiten Versammlungstag, 24. Sept., folgen nach geschäftlichen Berichten und Neuwahlen des Ausschusses Vorträge des Hrn. Geh. Ob.-Brt. Prof. Hofmann aus Darmstadt über „die Ausgestaltung des Platzes an der Südseite des Wormser Domes“, darauf der Hrn. Prof. C. Weber aus Danzig und Beigeordneten C. Rehorst aus Cöln über „die Stilfrage bei Wiederherstellung alter Baulichkeiten“; ferner des Hrn. Reg.-Rat Blunck aus Berlin über „Hochschul-Unterricht und Denkmalpflege“; Hr. Prof. Dr. R. Haupt aus Preetz wird darauf sprechen über die Anbringung von Jahreszahlen an Neubauten. Berichte der Kommissionen für die Aufnahme des deutschen Bürgerhauses und für Herausgabe des Deutschen Kunsthandbuches schließen die Tagesordnung des zweiten Sitzungstages.

Neben den Verhandlungen finden Besichtigungen statt; am 23. Sept. der Ruine des römischen Kaiserpalastes, am 24. Sept. der übrigen Kunstdenkmäler der Stadt Am 25. Sept. werden die Besichtigungen fortgesetzt und es findet mittags ein Ausflug nach Bernkastel statt. Ein Festessen vereinigt die Teilnehmer am Abend des 24. Sept. im städtischen Kaufhause. Eine mit dem Denkmaltag verbundene baugeschichtliche Ausstellung in der „Treviris“ wird Bauentwürfe aus der Geschichte der Wiederherstellung der Dome von Trier, Metz und Wetzlar, Wiederherstellungs-Entwürfe für den Kaiserpalast und die römischen Bäder in Trier, sowie Aufnahmen alter Bürgerhäuser, alte Stadt-Ansichten und Stadtpläne vereinigen. So verspricht denn die Tagung nicht allein durch die Wahl des Ortes, sondern auch durch die Fülle der wissenschaftlichen und künstlerischen Darbietungen reichen Genuß. —

Wechsel in der Stellung städtischer Tiefbau-Beamten. In den bezüglichen, Hrn. Stadtbrt. Eisenlohr in Mannheim betreffenden Ausführungen hatten wir S. 252 gesagt, Hr. Eisenlohr sei in Straßburg in eine „ähnliche“ Stellung wie in Mannheim berufen. Wir werden nun darauf aufmerksam gemacht, daß das nicht der Fall ist, sondern daß Hr. Eisenlohr in Straßburg auf 12 Jahre zum Beigeordneten gewählt sei, während die Vorstände der technischen Aemter in Mannheim nicht Mitglieder des Stadtrates sind. Es dürfte noch erinnerlich sein, daß gelegentlich der Wahl eines neuen Bürgermeisters in Mannheim im vergangenen Jahre die Stadtverwaltung ausdrücklich abgelehnt hat, einen Techniker zu wählen. Die Folgen dieses Standpunktes und der einschlägigen Teile der badischen Städteordnung bleiben natürlich, wie das vorstehende Beispiel lehrt, nicht aus. Die besten Kräfte wenden sich von Baden ab und suchen Stellungen mit günstigeren Bedingungen außerhalb des Großherzogtums. Diese Erfahrung hat jetzt Mannheim gemacht, vielleicht werden die gleichen Erfahrungen auch Städte wie Karlsruhe und andere machen. —

Förderung der künstlerischen Bauweise. Ueber einen in hohem Grade beachtens- und dankenswerten ministeriellen Erlaß berichtet die amtliche „Karlsruher Zeitung“ wie folgt:

In einem vor kurzem veröffentlichten gemeinschaftlichen Erlaß der Ministerien der Justiz, des Kultus und Unterrichts und des Innern wurden die Bezirksämter auf das zum Teil wenig erfreuliche Bild der Baukunst unserer Tage und die Mittel hingewiesen, hierin Wandel zu schaffen. Im Vollzug der Landesbauordnung vom 1. September 1907 soll in örtlichen Bauordnungen oder sonstigen ortspolizeilichen Vorschriften der Schutz der Straßen-, Platz- und Landschaftsbilder, der Bau- und Naturdenkmale und der Naturschönheiten erstrebt werden. Die Baukunst läßt in dieser Beziehung bekanntlich in Stadt und Land nicht selten zu wünschen übrig; der Erlaß enthält deshalb Andeutungen darüber, auf welchem Weg ihr allmählich, insbesondere auch auf dem Lande, die alte erfreuliche Formenschönheit und Anspruchslosigkeit wieder gegeben werden könnte. Das gilt nicht allein von den Wohnbauten, sondern ebensosehr auch von den Gemeindebauten und Fabriken, Denkmalen, Türmen, Brücken, Stegen u. d. m., bei denen sehr oft selbst mit einem geringeren Geldaufwand Wertvolleres und Erfreulicheres geschaffen werden kann, als ursprünglich beabsichtigt war. —

Die XIX. Hauptversammlung des „Vereins zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern“ findet am 6. Juni in Kitzingen a. M. statt. Aus der Tagesordnung erwähnen wir neben einem Bericht des Vorsitzenden, Ob.-Bürgermstr. Dr. v. Schuh aus Nürnberg, einen Bericht des Hrn. Prof. Dr. Götz aus München über die Frage, inwiefern der für die Binnenschiffahrt nutzbare Wasserstand während längerer Jahresreihe wechselt. Ferner sind bemerkenswert der Bericht des Reg.-Bmstr. Gebhardt aus Nürnberg über die Wasserbeschaffung in dem von dem technischen Amte des Vereins zu bearbeitenden Entwurf eines Main-Donau-Kanals mit Anschluß der Städte München und Augsburg, und der Bericht des Hrn. Direktionsrates Wöhrl in Kitzingen über den Verkehr auf dem Main in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, unter besonderer Berücksichtigung der Kitzinger Verhältnisse. Unter den Besichtigungen des 7. und 8. Juni sind zu nennen: eine Fahrt auf dem Main bis Marktbreit, Besichtigung des neuen Einpollerbecken am Main, von Schloß Schwanberg, industrieller Anlagen in Kitzingen usw. —

Die Wiederbesetzung der Stelle des Baudirektors für Hochbau in Hamburg ist nunmehr erfolgt. In die Stelle ist Hr Prof. Fritz Schumacher von der Technischen Hochschule in Dresden mit Dienstantritt am 1. Januar 1910 berufen worden. Die Wahl ist eine außerordentlich glückliche. Hr. Schumacher vereinigt in sich die beiden wertvollen Eigenschaften eines feinsinnigen Künstlers und eines Menschen von universaler Bildung bei hervorragenden gesellschaftlichen Eigenschaften. Im Kunstleben Hamburgs harren seiner zahlreiche Aufgaben, die zum nicht geringen Teil auch außerhalb seiner eigentlichen Berufstätigkeit liegen. Auch hier wird er seinen Mann stellen und ein einflußreicher Faktor im modernen Kulturleben der großen Hansestadt werden. —

Literatur.

Kunstmappe der Firma Meisenbach, Riffarth & Co. in München, Berlin, Leipzig. Die auf dem Gebiete der Reproduktionstechnik eine erste Stelle in der deutschen graphischen Industrie einnehmende Firma, welche mit verschwindenden Ausnahmen auch sämtliche Aetzungen ausführte, die in dieser Zeitung enthalten sind, hat eine vornehme Kunstmappe herausgegeben, deren prächtige Blätter von der großen Leistungsfähigkeit der verschiedenen Kunstinstitute der Firma auf den Gebieten der modernen Reproduktionsverfahren Zeugnis geben und zugleich in einzelnen Beispielen hinweisen sollen auf die umfassende Verwendbarkeit der zu höchster Vollendung ausgebildeten Reproduktionstechniken im Dienste der gesamten Kultur, für welche das Bild in seiner unendlichen Mannigfaltigkeit ein Hilfsmittel ersten Ranges geworden ist. Was hier in einfacher Zinkätzung, in Kupfer-Aetzung, in Heliogravure, im Farbendruck usw. geleistet ist, ist kaum vollendeter zu geben. Alle Feinheiten der Vorlage kommen in der Wiedergabe zu voller Wirkung, die charakteristischen Eigentümlichkeiten des Originales, seien sie künstlerischer oder technischer Art, treten in der Reproduktion unverändert in die Erscheinung. —

Plastisch-Anatomischer Handatlas für Akademien, Kunstschulen und zum Selbstunterricht. Von Dr. Fritz Schider, Maler und Lehrer an der Allgemeinen Gewerbeschule in Basel. Hundertsiebzehn Tafeln und Text. Dritte Auflage. Bearbeitet von Dr. M. Auerbach, Kustos am Großh. Naturalien-Kabinett und Privatdozent an der Technischen Hochschule in Karlsruhe und Prof. Dr. F. von Stuck, München. Leipzig, Verlag von Seemann & Co. Preis 16 M. —

In ganz vortrefflicher Weise trägt das vorliegende Werk dazu bei, durch ein reiches bildliches Anschauungs-Material das Verständnis des menschlichen Körpers zu erweitern und ist in der schönen Ausstattung der dritten Auflage dem Künstler ein sehr wertvoller Studienbehelf. Das Werk zerfällt in ein Kapitel „Vorbemerkungen mit Ausführungen allgemeiner Art über das infrage kommende Gebiet“, in einen Abschnitt „Die Knochen des menschlichen Körpers“ und in einen größeren Abschnitt „Muskellehre“. Bei allen Figuren, welche Oberflächenbilder des Körpers geben, wurde der photographischen Abbildung ein großer Raum gewährt. Neu bearbeitet gegenüber den früheren Auflagen wurden die Kapitel über Proportionen, Anatomie des Weibes, Anatomie des Kindes, und es wurde der künstlerische Teil des Werkes, der die Aktstudien enthält, durch Stuck mit neuen Tafeln bereichert. Die Art der bildlichen Darstellung ist ungemein klar, anschaulich und künstlerisch schön, das Ganze ein ausgezeichneter Führer des angehenden bildenden Künstlers. —

Grabmalkunst. Eine Sammlung von Meisterwerken, erschaffen zum Gedächtnis der Toten von Künstlern unserer Tage. Vierte Folge. 40 Tafeln. Herausgegeben von Karl Richard Henker. Verlag von Otto Baumgärtel, Berlin W, 30.

Nichts vermag besser den augenfälligen Wandel auf dem Gebiete der Totenkunst zu zeigen, als die schönen, in dieser neuen Folge vereinigten Abbildungen von Grabmälern. Was Fritz Schumacher im Verein mit Guhr, Paul Dresecher mit Constantin Starck, William Müller mit Ign. Taschner, Herm. Zuckler, Paul Peterich, Ernst Lessing, Sepp Kaiser, Franz Metzner, Fritz Klimsch, Hugo Lederer, Franz Seeck, Heinr. Schmieden, C Meisen, Hart & Lesser und andere auf diesem Gebiete des Totenkultus geschaffen haben, gehört zu dem Besten der Kunstarbeit unserer Zeit. Von der Kunstübung Hermann Obrist's wäre zu wünschen, daß sie keine Fortsetzung durch ihn selbst oder Nachahmung durch Andere finde. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für eine Gemäldegalerie in Reichenberg in Böhmen ergeht in Erfüllung eines Vermächtnisses des verstorbenen Barons Heinrich von Liebieg vom Bürgermeister daselbst für deutsch-österreichische Architekten, die in Oesterreich ihren Wohnsitz haben oder sich vorübergehend im Auslande aufhalten. Bausumme 250000 K. 3 Preise von 2000, 1500 und 1000 K.. Der Ankauf eines nicht preisgekrönten Entwurfes für 500 K. ist vorbehalten. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Ob.-Brt. Prof. Theod. Bach in Prag, Ob.-Brt. Ludw. Baumann in Wien und Geheimrat Prof. Dr. K. Henrici in Aachen. Frist: 7. Aug. d. J. Unterlagen gegen 3 K. durch das Stadtbauamt in Reichenberg. —

Ein Preisausschreiben zur Erlangung eines Entwurfes für ein Plakat für die flüssige Tusche der Firma Günther Wagner in Hannover und Wien erläßt die Firma zum 26. Juli d. J. für in- und ausländische Künstler. Es gelangen 3 Preise von 1000, 750 und 500 M., sowie vier IV. Preise zu je 250 M. zur Verteilung. Für Ankäufe für nicht unter 50 und nicht über 100 M. stehen 1000 M. zur Verfügung. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Professoren Peter Behrens in Neubabelsberg; Karl Hoffacker in Karlsruhe; A. Kampf in Berlin, Alfred Roller in Wien und H. Schaper in Hannover. —

Wettbewerb Synagoge Görlitz. Die Gewinner des I. und des II. Preises sind die Hrn. William Lossow und Max Hans Kühne in Dresden, die auch mit der Ausführung des Bauwerkes betraut wurden. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Ausgestaltung des Rathausplatzes in Steglitz liefen 75 Arbeiten ein. Ein Preis von 800 M. wurde den Hrn. Paul Reifegerste in Berlin und Kurt Herrmann in Wilmersdorf, ein Preis von 400 M. Hrn. Lehmann-Borges in Steglitz zuerkannt. Je einen Preis von 300 M. errangen Hr. Georg Meyer in Steglitz und Frl. Hulda Krebs in Marienhöhe bei Berlin. Ein Preis von 200 M. wurde dem Entwurf der Hrn. Hans Schmidt in Steglitz und Alfred Wünsche in Friedenau zuerkannt. Sämtliche Entwürfe sind bis mit 23. Mai im Rathaus in Steglitz öffentlich ausgestellt. —

Wettbewerb Bebauungsplan Spittal. Den I. Preis von 1200 K. errangen die Hrn. Spinka und Holik in Brünn, den II. Preis von 900 K. die Hrn. Schrey und Kinsky in Wien. Der III. Preis wurde nicht verteilt. Ein Entwurf des Hrn. Dr. Th. Heyd in Darmstadt wurde zum Ankauf empfohlen. —

Inhalt: Der Neubau der Lebens-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft „Nordstern“ in Dortmund. — Mitteilungen über die Bahnhofsbauten in Leipzig, im Besonderen über den sächsischen Teil dieser Bauten. (Fortsetzung.) — Vereine. — Vermischtes. — Literatur. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der Neubau der Lebens-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft „Nordstern“ in Dortmund.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

DER NEUBAU DER CHARLOTTENBURGER BRÜCKE. * KONSTRUKTIVER TEIL: STADTBAURAT A. BREDTSCHNEIDER IN CHARLOTTENBURG; ARCHITEKTONISCHER TEIL: PROFESSOR BERNHARD SCHAEDE IN CHARLOTTENBURG; BILDHAUER HEINR. BAUCKE IN WILMERSDORF. *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * * * XLIII. JAHRGANG 1909 * No. 41. * * * *

DEUTSCHE BAU-ZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. No. 41
BERLIN, DEN 22. MAI 1909

Der Neubau der Charlotten- * * * burger Brücke. * * *

Konstr.. Stadtbrt. A. Bredtschneider in Charlottenburg; Architektur: Prof. Bernhard Schaede in Charlottenburg.

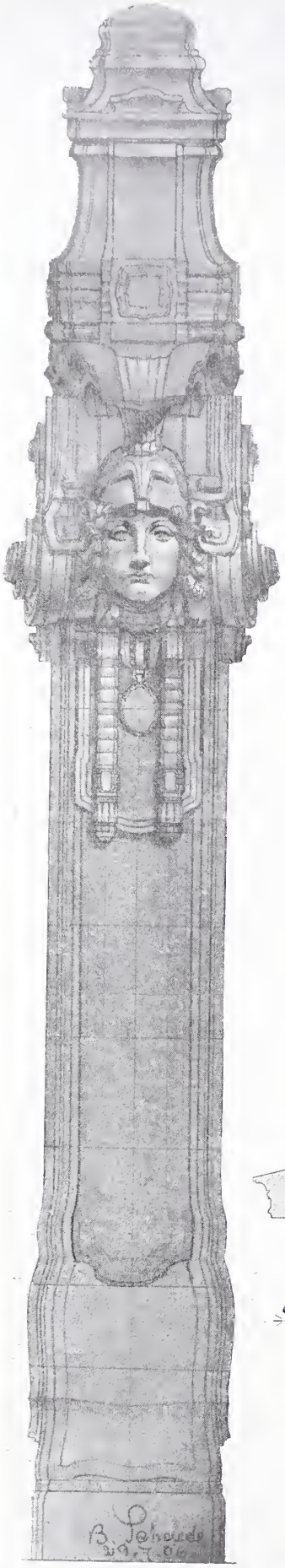
(Schluß aus No. 38.)

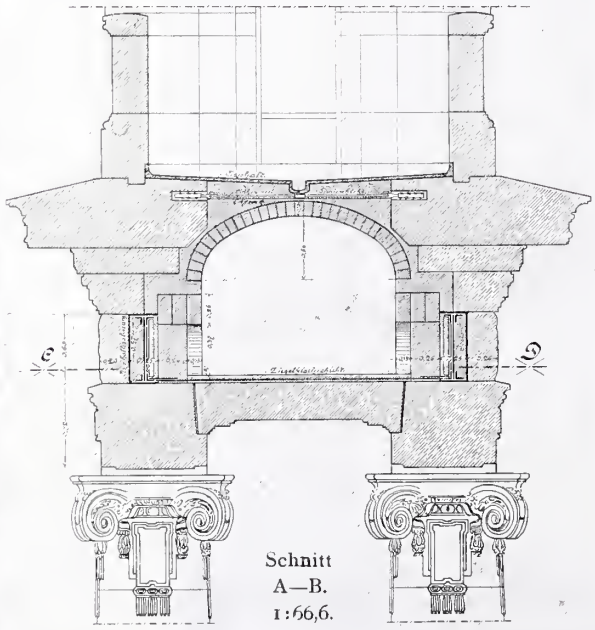
Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildg. S. 275.

Zu beiden Seiten des in einer lichten Weite von rund 15 m freigelassenen Haupt-Fahrdammes wurden pylonenartige Aufbauten mit frei vorgestellten jonischen Säulen errichtet, an die sich im leichten Bogen, mit der konkaven Seite gegen Berlin gewendet, drei Systeme jonischer Doppelsäulen-Stellungen anschließen, die als Durchgangs-Oeffnungen für den Fußgänger-Verkehr freigelassen sind. So dient die große Mittelöffnung dem Fahr-Verkehr, während die Oeffnungen in der Architektur dem Verkehr zu Fuß freigegeben sind. Auf den Säulen lagert ein dreiteiliges Gebälk mit Konsolen-Gesims und auf diesem erhebt sich eine niedrige Attika. Der Sockel der Architektur besteht aus Beuchaer Granit, während für die Architektur selbst Ettringer Porphyr verwendet wurde. Die konstruktive Anordnung des Gebälkes und der Attika geht aus den Abbildungen S. 274 hervor. Der hauptsächlichste bildnerische Schmuck der Brücke zerfällt in 3 Gruppen: in die rein dekorativen und heraldischen Beigaben, wie die Wappen Berlins und Charlottenburgs an der Vorderseite der Unterbauten der beiden Lichtsäulen, die Wappen Preußens und Hannovers, des Heimatlandes der Königin Sophie Charlotte, die Trophäengruppen zu beiden Seiten der Aufbauten der beiden Pylonen; in den mehr dekorativ aufzufassenden figürlichen Schmuck

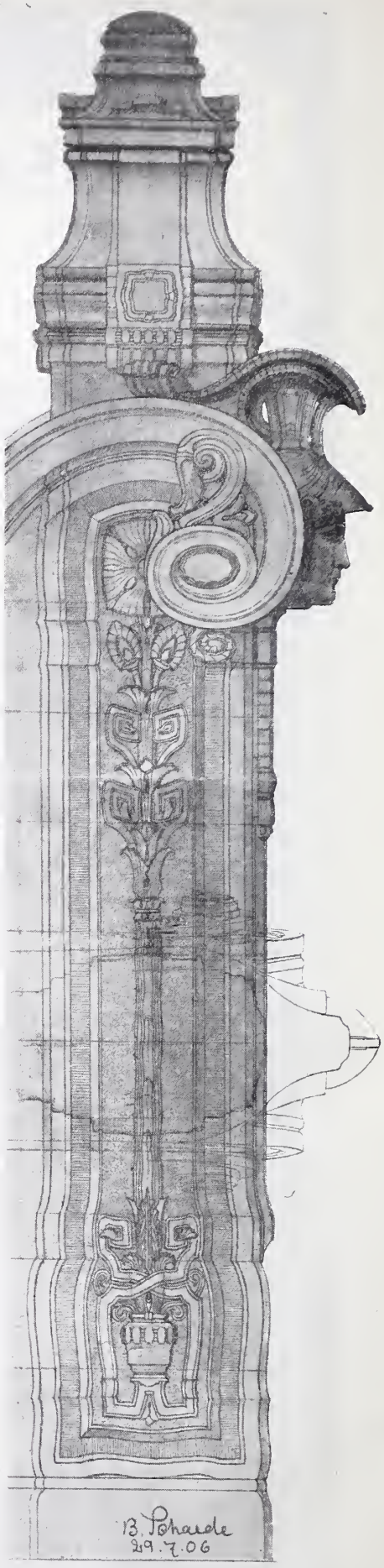
als Krönung der Pylonen und in die selbständig wirkenden Denkmal-Statuen des Königspaares. Der gesamte ornamentale Schmuck stammt nach den Entwürfen des Architekten von dem Bildhauer Walter in Friedenau. Die allegorischen figürlichen Bekrönungen der beiden Pylonen sind Werke des Bildhauers Prof. Georg Wrba in Dresden. Auf Anregung S. M. des Kaisers ist die Modellierung der beiden Königsfiguren, Friedrich I. und der Sophie Charlotte dem Bildhauer Heinr. Baucke in Wilmersdorf übertragen worden. Der Bronzeguß dieser beiden Figuren stammt von Noack in Friedenau, der der Bekrönungsfiguren von Milde in Dresden. Die beiden Königsfiguren sind als vor dem Thron unter einem Baldachin stehend aufgefaßt und zeigen das reiche Prachtkostüm der höfischen Tracht des XVIII. Jahrhunderts. Die Figuren sind von guter, die Neigungen des prachtliebenden Königs vortrefflich darstellender Wirkung und erinnern in ihrer Gesamtauffassung wie in der Behandlung der Einzelheiten an die berühmten Bronze-Standbilder des Grabmales des Kaisers Maximilian in der Hofkirche in Innsbruck, die der Hofmaler Gilg Sesselschreiber entwarf. Wir geben die Figur der Königin in besonderer Abbildung nach dem Modell wieder, die den Schwung der Modellierung und die Pracht des Kostümes erkennen läßt. Mit dem Bau der Brücke wurde im Frühjahr 1904 begonnen; ihre Vollendung fand April 1909 statt.

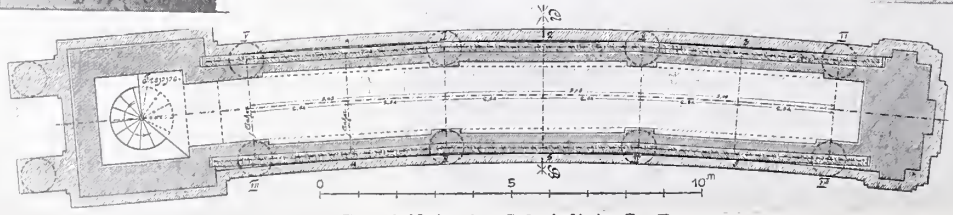
Die gesamten Baukosten betrugen 1 583 600 M., von welchen der Staat die Summe von 400000 M. übernommen hatte, während der Rest von der Stadt Charlottenburg getragen wurde. Von den Baukosten entfielen auf den Unterbau der Brücke und die Herstellung der Fahrbahn und der Gehwege 988600 M., während die künstlerischen Aufbauten wie die Pylonen mit Torflügeln, Brüstungen, Lichtträger-





Schnitt
A—B.
1:66,6.





Grundriß in der Schnittlinie C—D.

Endigung der steinernen Brüstung der Brücke auf der Seite gegen Charlottenburg, sowie Grundriß und Schnitt durch das Gebälk der jonischen Säulenstellung der Flügelbauten.

Säulen, die Stirnseiten der Brücke und die unterirdischen Bedürfnis-Anstalten an der Nordseite der Brücke eine Summe von 595 000 M. beanspruchten. Die Ausführung des Unterbaues der Brücke erfolgte durch die Unternehmung Sager & Wörner in München, die des Oberbaues durch Philipp Holzmann & Co. in Frankfurt a. M.

Der geschäftliche Teil des Brückenbaues und die Vergebung der Arbeiten unterstand der Leitung des Hrn. Reg.-Bmstr. Zangemeister, während die künstlerische Oberleitung des Werkes durch Vertrag in die Hände seines Urhebers gelegt war.

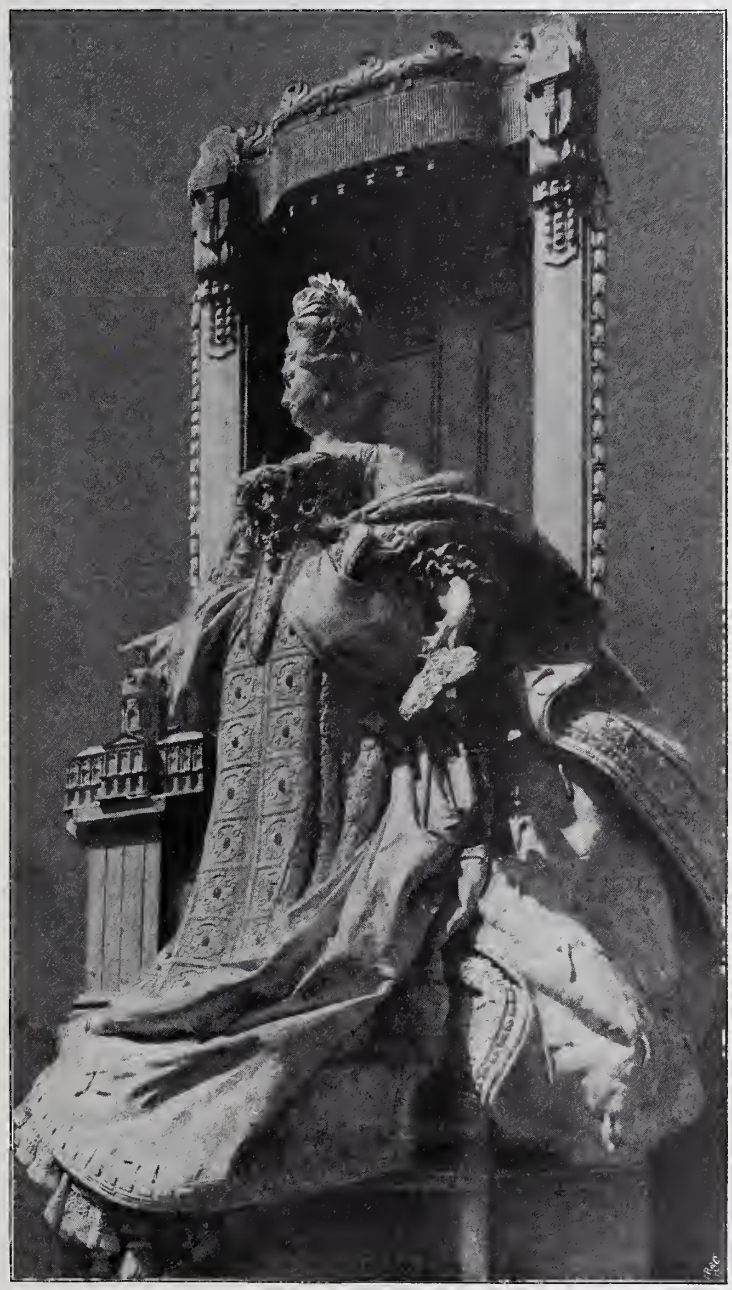
Wir haben die Angelegenheit der Charlottenburger Brücke in den ersten Abschnitten ihrer Entwicklung nicht immer mit Zustimmung begleiten können, da uns die künstlerischen Interessen damals nicht genügend gewahrt erschienen. Um so lieber anerkennen wir angesichts des vollendeten Bauwerkes, daß die monumentalen Bauten der Stadt Charlottenburg, die der Kunst stets und freigebig eine gastliche Stätte bereitet hat, durch die Brücke um ein das Stadtbild in trefflicher Weise bereicherndes Kunstwerk vermehrt worden sind. — —H.—

Die Ausstellungs- und Festhalle zu Frankfurt am Main.

Architekt: Geheimer Hofrat Professor Dr. Friedrich von Thiersch in München.

Hierzu die Abbildungen Seite 279.

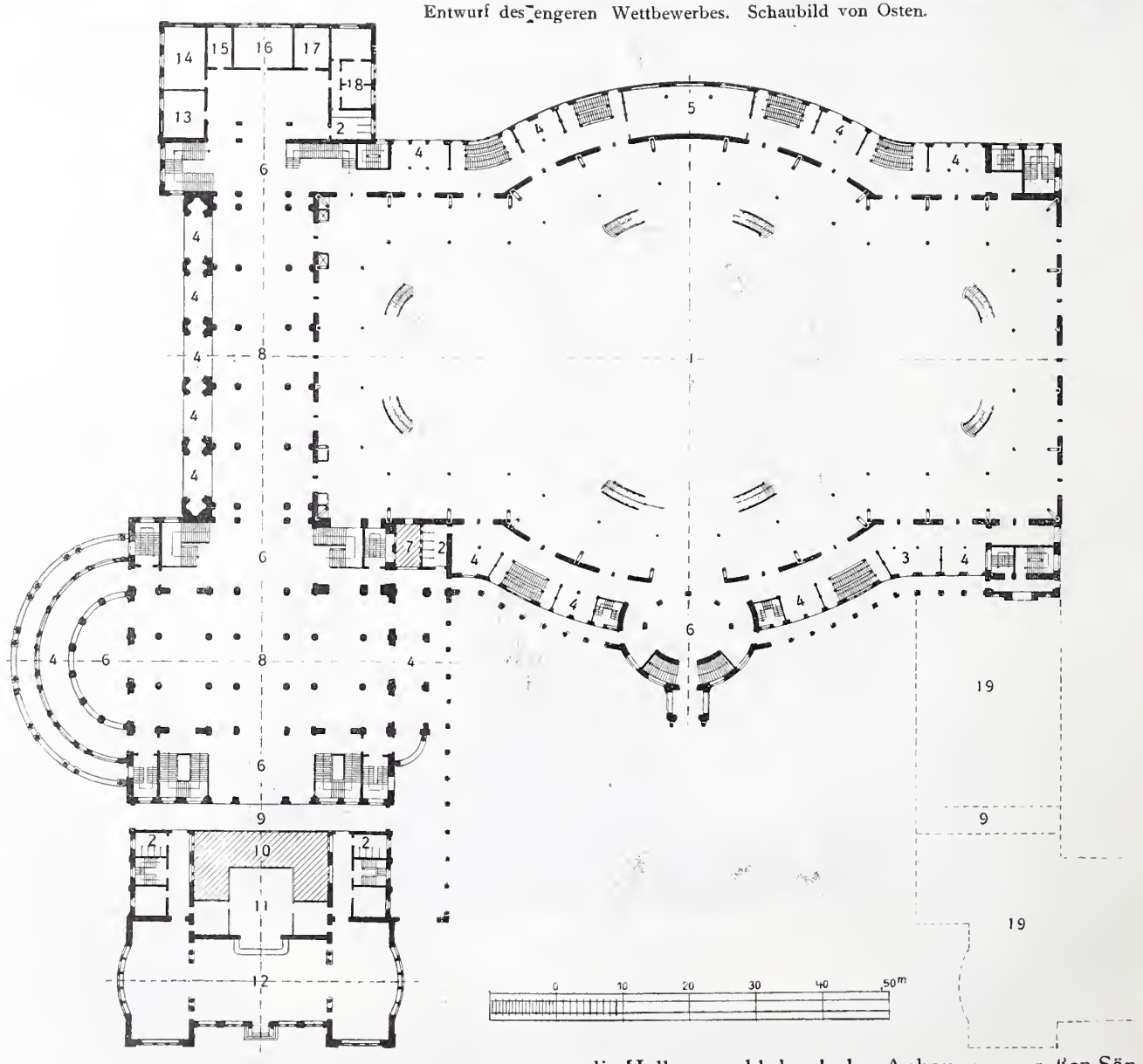
In den Tagen vom 19. bis 22. Mai findet in Frankfurt a. M. nach den Bestimmungen Sr. Maj. des Kaisers und bei Anwesenheit des Kaisers und der Kaiserin der 3. Wettstreit Deutscher Männer-Gesang-Vereine statt, welcher viele Tausende deutscher Sänger und ungezählte Besucher des Sänger-Festes in der alten Kaiserstadt vereinigen wird. Für sie in erster Linie ist die stolze Festhalle erbaut worden, die am 20. Mai ihre festliche Weihe erhalten hat und hier eine kurze Darstellung finden soll. Wir stützen uns dabei auf eine schöne Denkschrift, welche der Architekt unter Mitwirkung der Baukommission und der an der Ausführung beteiligten Firmen pünktlich zum Sängerfest herausgegeben hat und ein anschauliches Bild des Werdeganges dieses großen Werkes gibt.



Figur der Königin Sophie Charlotte nach dem Modell.
Bildhauer: Heinrich Baucke in Wilmersdorf.
Der Neubau der Charlottenburger Brücke.

Lange Jahre gehen in Frankfurt die Erwägungen zurück, an Stelle der für den jedesmaligen besonderen Zweck errichteten und darauf wieder abgebrochenen vorübergehenden Bauten ein ständiges Gebäude für Ausstellungen und festliche Veranstaltungen aller Art zu errichten. Die Erwägungen verdichteten sich zu einem Entschluß, als das XI. Deutsche Turnfest des vergangenen Jahres und der III. Gesang-Wettstreit Deutscher Männergesang-Vereine dieses Jahres in sicherer Aussicht standen. Angesichts dieser beiden Feste und in Erwägung erweiterter Zwecke für die zu schaffende Baugruppe glaubte man den Gedanken auch wirtschaftlich vertreten zu können. Die weiteren Zwecke bestanden in der von der Bürgerschaft schon lange geforderten Schaffung von Räumen für eine Dauer-Ausstellung von Maschinen, Werkzeugen und anderen Einrichtungen für industrielle, namentlich für kleingewerbliche Kreise, sowie in dem Wunsche, Räume für Kunstausstellungen mittleren Umfanges zu erhalten. Dabei mußte auch in den Kreis der Erwägungen gezogen werden, daß in absehbarer Zeit in Rücksicht auf die vielfach unzulänglichen Verhältnisse des jetzigen Saalbaues der Bau eines neuen Konzerthauses als eine unabweisliche Notwendigkeit sich ergeben würde. Aus diesen Ueberlegungen ergaben sich von selbst die Hauptzüge für das zu entwerfende Bau-Programm. An den Entwurf desselben konnte man schreiten, als es gelungen war, für die geplante Baugruppe ein ausreichend grosses, 19 ha enthaltendes Gelände in bevorzugter Lage der Neustadt, am Hohenzollern-Platz, zwischen Bismarck-Allee und Güter-Bahnhof, zu finden. Für die Abmessungen der großen Halle, an deren Errichtung man zunächst nur dachte, ergab sich als Anhaltspunkt der Umstand, daß bei der Halle für das deutsche Sängerbundesfest in Breslau im Jahre 1905 mit 20000 Besuchern gerechnet worden war. Aus technischen Erwägungen entschied man sich jedoch dahin, den einheitlichen Raum dieser Halle nicht grösser als 6000 qm zu machen und den weitergehenden Anforderungen zu versuchen dadurch zu entsprechen, daß

Entwurf des engeren Wettbewerbes. Schaubild von Osten.

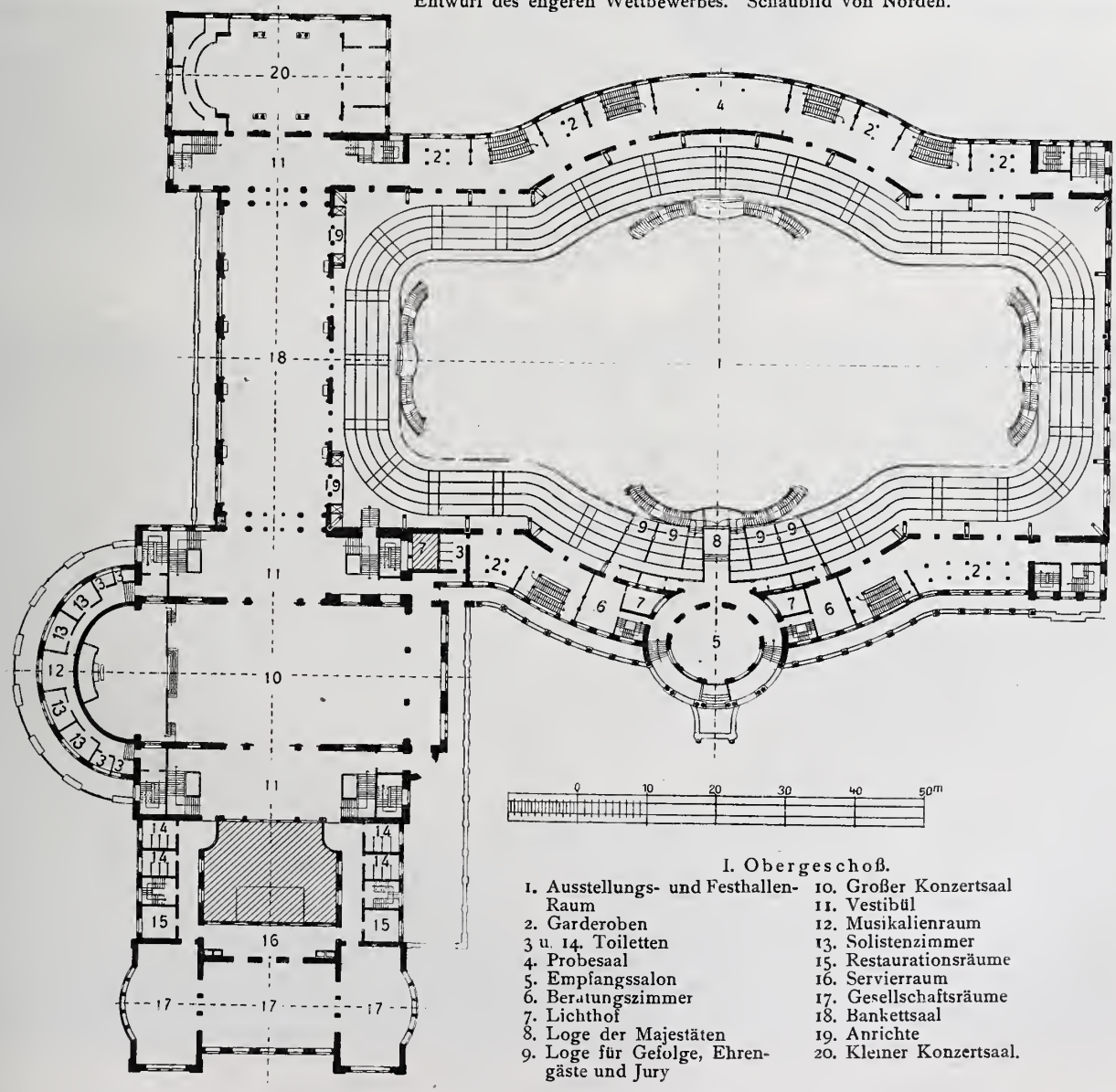


Erdgeschoß.

1. Halle
2. Toiletten
3. Garderoben
4. Windfänge
5. Probesaal
6. Vestibül
8. Garderobehalle
9. Durchfahrt
11. Küche
12. Restaurationsräume
13. Polizei
14. Post
15. Auskunft
16. Sanität
17. Telephon
18. Hausmstr.-Wohn.
19. Erweiterung.

die Halle sowohl durch den Anbau eines großen Sängerpodiums vergrößert, als auch mit einem amphitheatralisch gestalteten Raum für 5000 Personen, der als Vortragsraum für sich zu benutzen wäre, verbunden werden konnte. „Dieser Forderung“ — es ist interessant, diese Stelle aus der Denkschrift wörtlich anzu-

Entwurf des engeren Wettbewerbes. Schaubild von Norden.



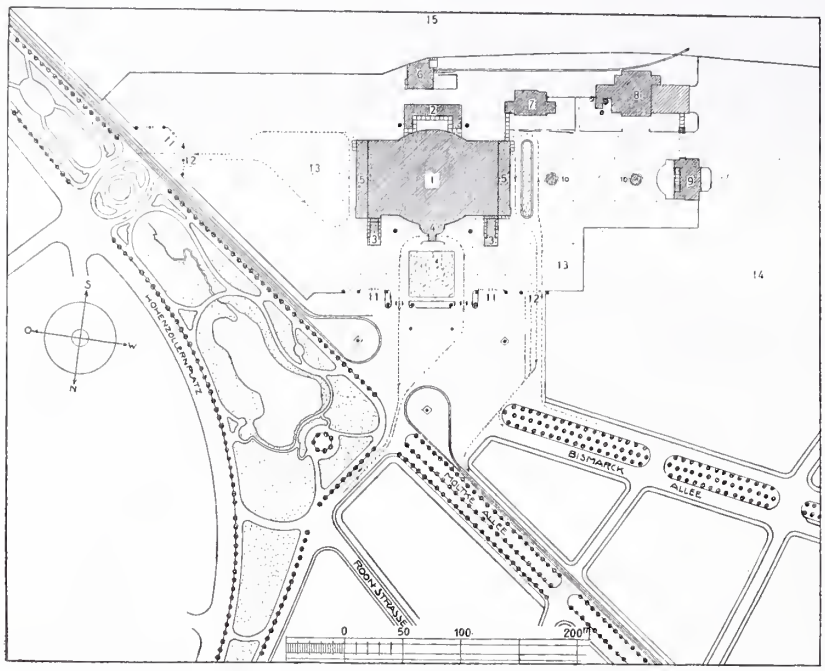
I. Obergeschoß.

1. Ausstellungs- und Festhallen-Raum
2. Garderoben
3 u. 14. Toiletten
4. Probesaal
5. Empfangssalon
6. Beratungszimmer
7. Lichthof
8. Loge der Majestäten
9. Loge für Gefolge, Ehrengäste und Jury
10. Großer Konzertsaal
11. Vestibül
12. Musikalienraum
13. Solistenzimmer
15. Restaurationsräume
16. Servierraum
17. Gesellschaftsräume
18. Bankettsaal
19. Anrichte
20. Kleiner Konzertsaal.

führen — „lag der Gedanke zugrunde, daß für deklamatorische und dramatische Vorführungen vor einem Auditorium von 5000 Köpfen ein geeigneterer Raum als das antike Theater mit seinen halbkreisförmigen Sitzreihen „„in weiten stets geschweiften Bogen““ sowohl in Hinsicht der Raumökonomie als der Akustik bis heute nicht gefunden worden ist, während es immerhin zweifelhaft war, ob ein Raum von 6000 qm Grundfläche so hergestellt werden könne, daß er allen Anforderungen in akustischer Hinsicht genügen würde“. Als die Untersuchungen jedoch für die Bejahung der Frage einige Wahrscheinlichkeit ergaben, wurde das Amphitheater wieder fallen gelassen.

Es entwickelte sich nun ein Raumprogramm, welches

an Gebäuden forderte: 1) eine Ausstellungshalle für große Ausstellungen aller Art, für musikalische Aufführungen, Gesangsfeste und ähnliche Veranstaltungen; 2) ein Konzerthaus; 3) ein Kunstausstellungs-Gebäude; 4) ein Gebäude für die dauernde Ausstellung von Maschinen und Motoren für die Groß-Industrie und das Kleingewerbe. Ausstellungshalle und Konzerthaus waren so zu verbinden, daß eine gleichzeitige Benutzung beider ohne weiteres möglich war. Stellung und Gruppierung der Gebäude waren freigegeben, jedoch ein Park mit der Möglichkeit der Errichtung vorübergehender Ausstellungsbauten, ein Spielplatz für Bewegungsspiele usw. gefordert. Ein allgemeiner Wettbewerb unter den deutschen Architekten in Verbindung mit Eisenbau-Anstalten sollte die künstlerische und die finanzielle Durchführbarkeit dieses Programmes erweisen. Es liefen 11 Entwürfe ein, in denen fast allen nach der Ansicht des Preisgerichtes sich „eine bemerkenswerte Großzügigkeit der Auffassung und gereiftes künstlerisches Verständnis“ kundgab. Es wurden 3 gleiche Preise verteilt und diese zuerkannt den Entwürfen „Forum“, Verfasser: Prof. F. Pützer in Darmstadt, Aktien-Gesellschaft für Hoch- und Tiefbauten in Frankfurt a. M. und Brükkenbau-Akt.-Ges. Flender in Benrath; — „So bauet das Haus und schmücket die Hallen“, Verf.: Schaffner & Albert in Frankfurt a. M. und Maschinenbau-Anstalt Humboldt in Kalk bei Cöln; — „Adler“, Verfasser: Prof. Friedrich v. Thiersch in München und Maschinen-Fabrik Augsburg-Nürnberg, Zweig-Anstalt Gustavsburg bei Mainz. Zum Ankauf empfohlen wurden die Entwürfe „Ein deutsches Olympia“, Verfasser: Jürgensen & Bachmann, Architekten in Charlottenburg, Aktien-Gesellschaft für Hoch- und Tiefbau in Frankfurt a. M. und Eisenbau-Anstalt Aug. Klönne in Dortmund; — „Frankfurt“, Verfasser: Arch. Bruno Möhring in Berlin und Gutehoffnungshütte in Oberhausen. Weitere Erwägungen, sowie wiederholt vorgenommene freiwillige Umarbeitungen der drei preisgekrönten Entwürfe führten zu der Ueberzeugung, daß für die Ausführung nur die Entwürfe der Hrn. Pützer und v. Thiersch in Frage kommen könnten. Daher wurden diese beiden Verfasser unter Zugrundelegung eines in einigen Punkten veränderten und auch eingeschränkten Programmes zu einem engeren Wettbewerb um die Ausführung eingeladen. Aus dem ersten Programm wurden die große Halle von 6000 qm Grundfläche und die Konzertsäle beibehalten; letztere sollten so angelegt werden, daß sie in Verbindung mit einem in der Höhe des ersten Ranges vor die Querseite der großen Halle gelegten Bankettsaales zu einer Raumfolge von großem Eindruck zusammengefaßt werden konnten. Die Halle unter dem Bankettsaal sollte als Empfangs- und Garderobehalle dienen. In Verbindung mit dem Konzerthaus war ein größeres Restaurant zu planen. Für die große Halle wurde ein 2000 qm großes Oberlicht zur Bedingung gemacht, um die Halle für Ausstellungen aller Art geeignet zu machen.



Lageplan.

1. Festhalle
2. Sängerhaus
3. Verwaltungsflügel
4. Empfangspavillon
5. Garderobehallen
6. Kesselhaus
7. Weinrestaurant
8. Bierrestaurant
9. Café
10. Musikpavillons
11. Eingänge für Fußgänger
12. Wagenanfahrten
13. Wagenhalteplätze
14. Ausstellung-platz
15. Güterbahnhof

Die beiden auf dieser Grundlage entstandenen Entwürfe wurden der Beurteilung des Preisgerichtes des ersten Wettbewerbes unterworfen. Dasselbe erkannte den hohen künstlerischen Wert beider Entwürfe an. Während jedoch Pützer an den früheren Entwurf des Hallenraumes anschließe und das geforderte große Oberlicht durch eine Durchbrechung des Tonnengewölbes herbeiführe, habe die Forderung dieses Oberlichtes in dem Entwurf von Thiersch „zu einer gänzlich veränderten, neuartigen und großzügigen Raumbildung Anlaß gegeben“. Der Entwurf beschränke das Oberlicht auf einen zentralen ellyptischen Kuppelraum, der sich zu einem Rechteck von 110 m Länge ausdehne. Durch die Einschaltung dieses Kuppel-Raumes werde indirekt die Forderung des Programmes erfüllt, daß an der dem Güterbahnhof zugekehrten Längsseite für den Anbau eines größeren Sänger-Podiums eine Oeffnung von mindestens 17m Breite vorgesehen werden solle, denn es werde möglich, ein ausreichend großes Podium in den Raum einzubauen, ohne die Außenwand zu durchbrechen. Während bei Pützer die Eisenkonstruktion der Halle zwischen dem Dach und der Decke liege, bleibe sie bei Thiersch überall sichtbar. „Die Binder sind nach einem besonderen neuen System konstruiert, sie bestimmen den künstlerischen Charakter des Innenraumes und machen dadurch einen besonderen Aufwand von architektonischen Schmuckformen entbehrlich“. Beide Verfasser hatten aus künstlerischen Gründen im Schwerpunkt der Anlage einen Turm, etwa in der Achse der Victoria-Allee, aufgerichtet.

Nach eingehender Prüfung aller Einzelheiten der beiden Entwürfe und unter Berücksichtigung der von den Unternehmerfirmen zugesagten Termine wurde trotz der höheren Baukosten dem Entwurf des Hrn. Prof. Friedr. v. Thiersch in Verbindung mit der Maschinenbauanstalt Nürnberg-Augsburg A.-G., Zweiganstalt Gustavsburg, und der Firma Phil. Holzmann & Co. in Frankfurt die Ausführung zugesprochen. Dieser Entwurf ist in den mitfolgenden Abbildungen dargestellt. Die auswärtigen Herren des Preisgerichtes, heißt es in der Denkschrift, beglückwünschten die Stadt Frankfurt, eine so hervorragende Lösung der Aufgabe gefunden zu haben. —

(Fortsetzung folgt.)

Das Hochwasser der Elbe vom Februar 1909.

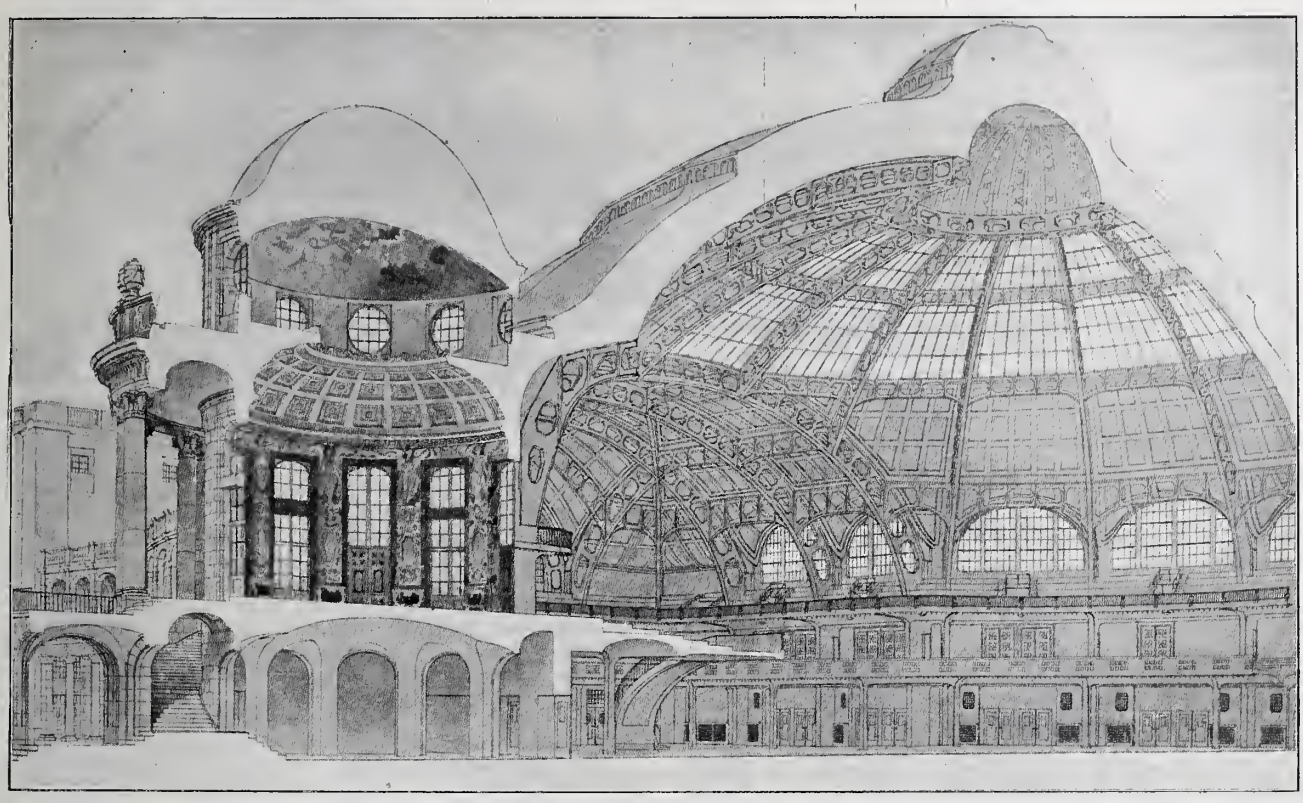
Von Wasser-Bauinspektor O. Höch in Hamburg.

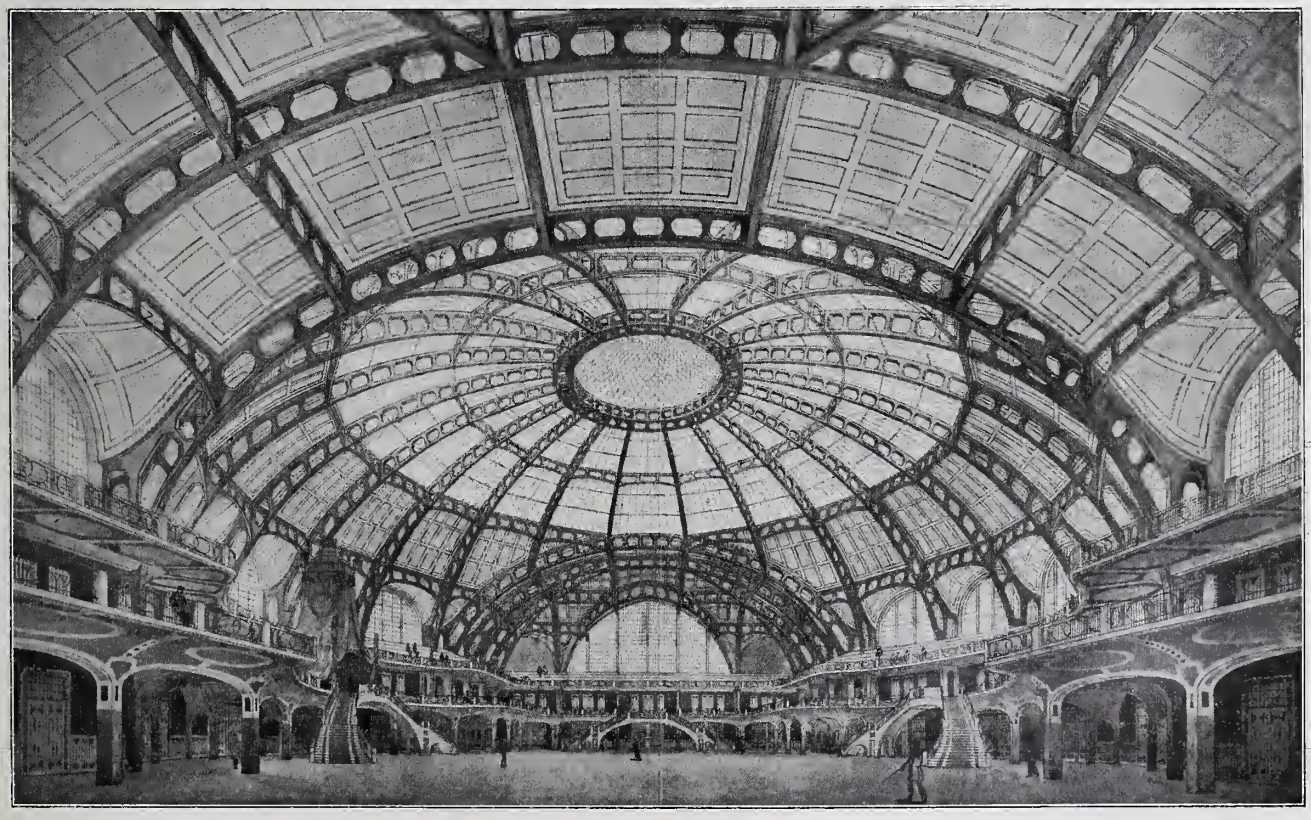
Nachdem von Weihnachten bis einige Tage nach Neujahr in ganz Deutschland strenger Frost geherrscht hatte, bei dem bis zu 14° R. Kälte beobachtet sind, wurde das Wetter milder bis Mitte Januar, zahlreiche Regen- und Schneefälle hervorrufend. Die Schneedecke vermochte sich jedoch nur in den Gebirgsgegenden zu halten. In der zweiten Hälfte des Monates herrschte wieder infolge eines über Mitteleuropa lagernden Hochdruckgebietes Frost, jedoch von geringerer Stärke als zu Anfang des Monates.

Bei den aus nördlicher oder östlicher Richtung wehenden Winden war der Wasserstand der Elbe ein sehr niedriger und näherte sich stark demjenigen des für die Schiffahrt

so unglücklichen Jahres 1904, in welchem an den meisten Pegeln die bisher niedrigsten Wasserstände beobachtet waren. In Aussig zeigte der Pegel nur 6 cm, in Magdeburg nur 4 cm mehr als 1904, in Dresden wurde jener Tiefstand gerade erreicht und in Roßlau und Barby sogar unterschritten. An den unterhalb belegenen Pegeln war der Wasserstand barometrische Depression noch über Nordwest-Europa verblieb und dann erst allmählich nördlich weiterzog. Der Wind drehte nach West und überflutete mit seiner feuchten und warmen ozeanischen Luft West-Europa. Die Frostgrenze trat ostwärts immer weiter zurück.

In den letzten Tagen der Frostperiode waren in Mittel-





Perspektivischer Schnitt nach der Querachse der Halle und Inneres der Halle.

Die Ausstellungs- und Festhalle zu Frankfurt a. Main. Arch.: Geh. Hofrat Prof. Dr. Friedrich von Thiersch in München.

ein günstigerer und erhob sich beispielsweise in Lenzen noch 0,66 m, in Lauenburg 1,05 m über denjenigen vom Jahre 1904.

Am 30 Januar trat ein schroffer Witterungswechsel ein. Das bis dahin über Westrußland lagernde Hochdruckgebiet zog nach Asien ab und verlor so seine Bedeutung; dagegen trat westlich über dem Ozean ein neues Hochdruckgebiet in die Erscheinung, während die bereits vorher vorhandene Deutschland und besonders im Riesengebirge, dessen südlicher Abhang für die Elbe in Betracht kommt, während der Nordabhang dem Gebiet der Oder angehört, große Schneemengen gefallen, die nun infolge des plötzlichen Witterungs-Wechsels mit den am 3. und 4. Februar niedergehenden großen Regenmengen zusammen zu Tal gingen. Da der Boden nicht so schnell auftauen und durch Versickerung nichts

Pegel	Höchster bekannter Wasserstand bei eisfreiem Wasser Datum		Höchststand 1895	Zu erwartender Wasserstand nach der ersten Vorhersage 1909	nach der zweiten Vorhersage 1909	Differenz der ersten Vorhersage gegen 1895	der zweiten Vorhersage gegen 1895	Datum des Höchststandes 1909	Eingetretener Höchststand 1909	Differenz gegen die zweite Vorhersage	Differenz gegen die erste Vorhersage
Torgau	6. 9. 1890	+ 7,00	+ 6,35	+ 7,50	+ 5,85	+ 1,15	— 0,50	Febr. 9.	+ 5,83	— 0,02	— 1,67
Wittenberg	5. 2. 1862	+ 5,28	+ 4,82	+ 5,52	+ 4,54	+ 0,70	— 0,28	„ 10.	+ 4,67	+ 0,13	— 0,85
Rosslau	9. 9. 1890	+ 4,96	+ 4,87	+ 5,38	+ 4,66	+ 0,51	— 0,21	„ 0.	+ 4,68	+ 0,02	— 0,70
Barby	3. 4. 1845	+ 6,33	+ 5,79	+ 6 30	+ 5,42	+ 0,59	— 0,37	„ 11.	+ 5,08	— 0,34	— 1,22
Magdeburg	13. 4. 1865	+ 5 57	+ 5,34	+ 5,93	+ 4 92	+ 0,59	0,42	„ 12.	+ 4,34	— 0,58	— 1,59
Tangermünde		+ 6.00	+ 6,32	+ 7.06	+ 5,72	+ 0,74	— 0,60	„ 13.	+ 5,17	— 0,55	— 1,89
Sandau	15. 4. 1865	+ 6,45	+ 6,30	+ 6 54	+ 5,64	+ 0,24	— 0,66	„ 13.	+ 7 30	+ 1,66	+ 0,76
Wittenberge	2. 4. 1805	+ 6 30	+ 6,30	+ 6,14	+ 5,02	0,16	— 1,28	„ 14.	+ 5,12	+ 0,10	— 1,02
Lenzen	2. 4 1805	+ 6,47	+ 6 47	+ 6,29	+ 5,23	— 0,18	— 1,24	„ 14.	+ 5,48	+ 0,25	— 0,81
Broda (Dömitz)	6. 4. 1895	+ 5,50	+ 5,50	+ 5.41	+ 4,32	+ 0,11	— 0,98	„ 15.	+ 2,98	— 1,34	— 2,43
Darchau	7. 4. 1805	+ 5.21	+ 5,21	+ 5,00	+ 4,03	— 0.21	— 1,18	„ 16.	+ 2,66	— 1,37	— 2,34
Hohnstorf	6. 3. 1876	+ 5,99	+ 5,02	+ 5,91	+ 4,47	— 0,01	— 1,45	„ 17.	+ 2,72	— 1,75	— 3,19

aufnehmen konnte, so gelangte die niedergehende Wassermenge unverkürzt zum Abfluß. Zum Glück trat jedoch schon nach 2 Tagen wieder Frost ein, der den Rest des Monates mit geringer Stärke andauerte und wieder Schneefall brachte.

Die gewaltigen, zu Tal gehenden Wassermassen hatten ein rapides Steigen aller Zuflüsse der Elbe und dieser selbst zur Folge. In Aussig stieg der Wasserstand, nachdem er vom 3. Februar bis zum 5. nur um 73 cm angewachsen war, vom 5. zum 6. Februar nicht weniger als 4,21 m; in Dresden betrug der Maximalwuchs innerhalb 24 Stunden vom 6. zum 7. Februar 3,5 m.

Die hydrologische Landesabteilung bei der Statthalterei in Prag ermittelte nach den Verhältnissen in Bohmen den für Torgau zu erwartenden Höchststand zu + 7,5 m am dortigen Pegel und nach dieser ersten Vorhersage gab die Elbstrom-Bauverwaltung unter Berücksichtigung des Umstandes, daß auch in der Mulde und Saale starke Anschwellungen stattgefunden und die Scheitel dieser Wellen voraussichtlich mit dem Scheitel der Hauptwelle in der Elbe an den Mündungen dieser Flüsse zeitlich zusammentreffen würden, die für die unterhalb belegenen Pegelstellen zu erwartenden Höchststände bekannt.

In der Spalte 2 der oben stehenden Tabelle sind für die Hauptpegel von Torgau abwärts die an denselben bisher beobachteten höchsten Wasserstände bei eisfreiem Strom verzeichnet und in Spalte 3 die bei dem Hochwasser von 1895 eingetretenen Wasserstände. Aus den in Spalte 2 bezeichneten Zeitpunkten ist zu ersehen, daß bei den oberhalb der Havelmündung liegenden Pegeln die Höchststände verschiedenen Hochwasserwellen angehören, während von der Havel abwärts die Flut von 1895 die absolut höchsten Wasserstände erzeugte.

Nach der Bekanntgabe der Elbstrom-Bauverwaltung waren die in Spalte 4 eingetragenen Wasserstände zu erwarten. Ein Vergleich dieser Zahlen mit denjenigen der Spalte 2 zeigt, daß nach den ersten Nachrichten ein Hochwasser zu erwarten stand, das oberhalb der Havelmündung alle bisher beobachteten, in Torgau z. B. noch um 44 cm, übertreffen würde. Ein Vergleich zwischen den Spalten 3 und 6 ergibt zwischen dem zu erwartenden Hochwasser und demjenigen von 1895 noch erheblichere Differenzen. Hiernach sollte in Torgau das Hochwasser von 1895 sogar um 1,15 m überschritten werden. Für die Pegelstellen unterhalb der Havel-Mündung blieb dagegen der zu erwartende Wasserstand um ein geringes hinter dem Jahre 1895 zurück.

Infolge dieser ungünstigen Nachricht bemächtigte sich naturgemäß der Bewohner des Elbegebietes eine lebhafte Unruhe. Man beeilte sich, vor dem kommenden Hochwasser zu retten, was noch zu retten ging, besonders aber für die Deichverteidigung wurde schleunigst Vorsorge getroffen.

Zum Glück für die Niederungen war die Elbstrom-Bauverwaltung am nächsten Tage in der Lage, bekannt geben zu können, daß der von der Statthalterei in Prag für Torgau vorausgesagte Höchststand von + 7,50 m am Pegel, wahrscheinlich wegen der letzten Nachtfröste, nicht ganz eintreten werde und in Torgau ein Höchststand von nur etwa + 5,85 m zu erwarten sei. Die hiernach für die anderen Pegel berechneten Wasserstände dieser zweiten Vorhersage sind in der Spalte 5 der Tabelle verzeichnet. Ein Vergleich dieser Zahlen mit Spalte 3 zeigt, daß nach dieser Vorhersage das zu erwartende Hochwasser an allen Pegeln hinter demjenigen von 1895 zurückbleiben sollte, unterhalb der Havel-Mündung sogar ganz erheblich (in Wittenberge z. B. um 1,28 m, in Hohnstorf um 1,45 m).

Es durfte nach dieser zweiten Voraussage erwartet werden, daß das Hochwasser ohne besondere Gefahr für die Deiche und die Niederungen zum Abfluß gelangen würde. Diese Erwartung wurde in den nächsten Tagen gestärkt, als sich herausstellte, daß wieder infolge des anhaltenden Frostes die wirklich eingetretenen Wasserstände (siehe Spalte 9) von der Saale abwärts noch wieder hinter der zweiten Voraussage zurückblieben. In Torgau wurde der vorausgesagte Stand bis auf 2 cm erreicht, in Wittenberg und Roßlau um 13 bezw. 2 cm überschritten, aber von da ab wieder unterschritten und zwar in Magdeburg um das nicht unerhebliche Maß von 58 cm (Spalte 10). — (Fortsetzung folgt.)

Vermischtes.

Das Stipendium der Louis Boissonnet-Stiftung der Technischen Hochschule zu Berlin für das Jahr 1909 ist an den Privat-Dozenten der Technischen Hochschule zu Darmstadt, Reg.-Bmstr. Adolf Zeller, verliehen worden. Für die mit dem Stipendium auszuführende Studienreise wurde im Anschluß an die in den Jahren 1904 und 1907 gestellten Aufgaben eine weitere Bearbeitung des niedersächsischen Kunstgebietes aufgegeben. —

Wettbewerbe.

Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Bebauung der Rudolf v. Bennigsen-Straße in Hannover stellt eine bedeutende, künstlerisch interessante Aufgabe, die zum allgemeinen Wettbewerb gestellt zu haben, dem Magistrat zu Hannover besonderer Dank gebührt. Die Rudolf von Bennigsen-Straße ist eine neue Straße mit monumentalem Charakter, die vor dem neuen Provinzial-Museum vorbei, die Aegydien-Masch entlang, von Norden nach Süden bis zum Damm der Altenbekener Eisenbahn führt, auf welchem demnächst ein breiter Straßenzug angelegt werden soll. Die Straße wird nur einseitige Bebauung erhalten, da die Anlage der Aegydien-Masch als Park-Anlage in Aussicht genommen ist. In der Masch liegt, im Zuge der Geibel-Straße, das Bismarck-Denkmal, dessen Inhalt für die Ausbildung der Straße einen gewissen Maßstab abgeben dürfte. Der Wettbewerb erstreckt sich sowohl auf die Gesamt-Anordnung der Straße, wie auch auf den Grundriß und den Aufbau der Gebäude. Vorschläge zu einer Ausgestaltung der Terrasse zwischen Bismarck-Denkmal und Geibel-Straße sind zulässig. Ein großer Teil der Grundstücks-Flächen sind im Besitz der Stadt Hannover, was die bedeutungsvolle Durchführung des Straßen-Gedankens erleichtern wird. Im Interesse guter Lösungen sind die im Programm eingeräumten Freiheiten zu begrüßen, nach welchen ein Vor- und Rückspringen vor und hinter die Baufluchtlinie gestattet ist und für die Einmündung der Straßen auch vom Lageplan abweichende Vorschläge gemacht werden können. Die Straße ist mit Wohnhäusern mit bis zu 4 Vollgeschossen zu besetzen. Im Interesse des Straßenbildes ist die Zahl der Verringerung der Geschosse auf 3 zulässig, doch soll diese Maßnahme nur die der Stadt gehörigen Grundstücke treffen. Bei der Ausbildung der Fassaden kann Hausstein in größerem Umfang nicht verwendet werden. Verlangt sind unter Gewährung zeichnerischer Erleichterungen eine Darstellung der Bebauung der 1150 m langen Straße mit den Grundrissen der Erdgeschosse und darüber gezeichneten Fassaden 1:200, sowie ein oder mehrere Schaubilder. Hinsichtlich der Ausführung der preisgekrönten oder angekauften Entwürfe ist Freiheit vorbehalten. —

Wettbewerb Polizei-Dienstgebäude München. Es liefen rechtzeitig 81 Entwürfe ein. —

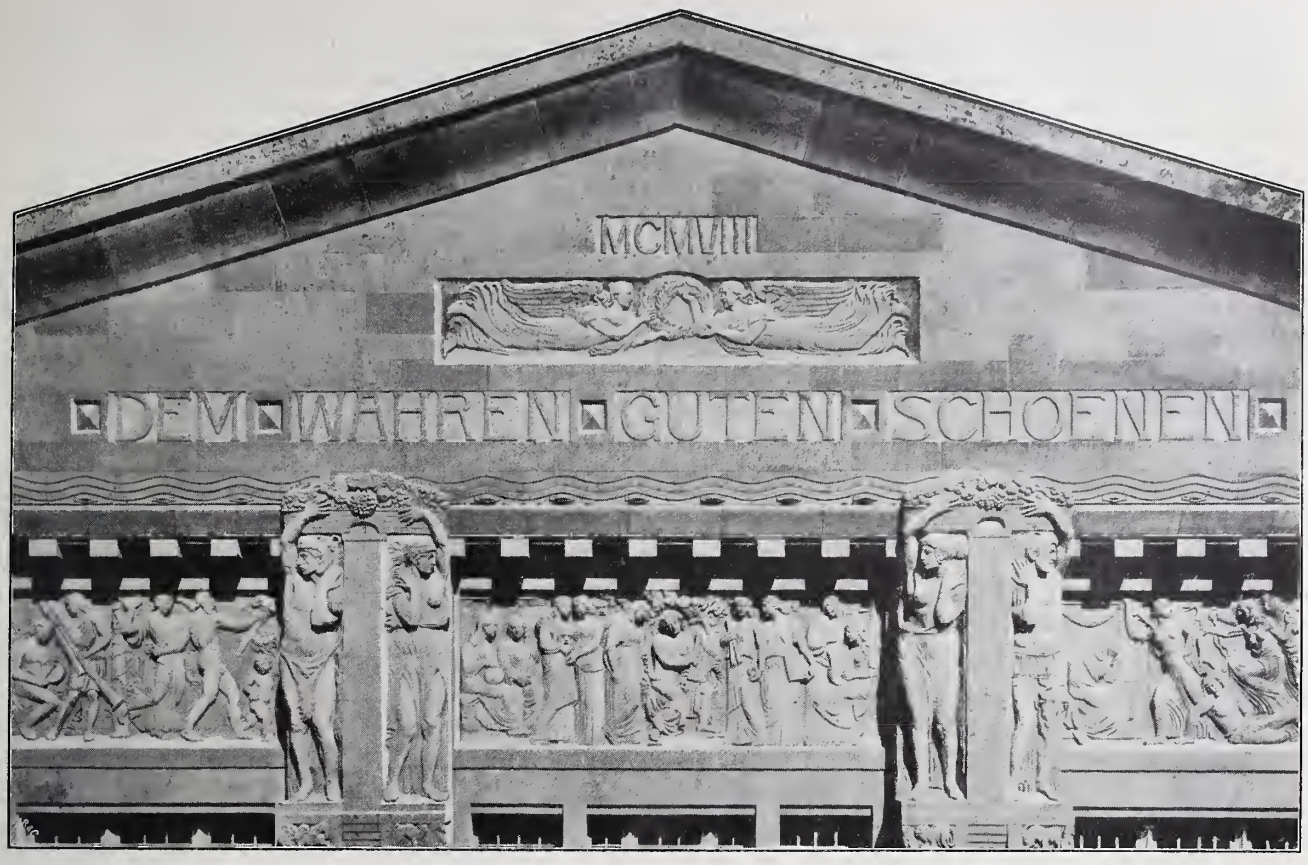
Inhalt: Der Neubau der Charlottenburger Brücke. (Schluß.) — Die Ausstellungs- und Festhalle zu Frankfurt am Main. — Das Hochwasser der Elbe vom Februar 1909. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der Neubau der Charlottenburger Brücke.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

DAS NEUE STADTTHEATER IN LÜBECK. * ARCHITEKT: PROFESSOR MARTIN DÜLFER, B. D. A., IN DRESDEN. * PERSPEKTIVISCHE ANSICHT DER HAUPTFASSADE AN DER BECKERGRUBE.

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 42. * * *



Teil der Giebelkrönung des Mittelbaues der Hauptfassade an der Beckergrube.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

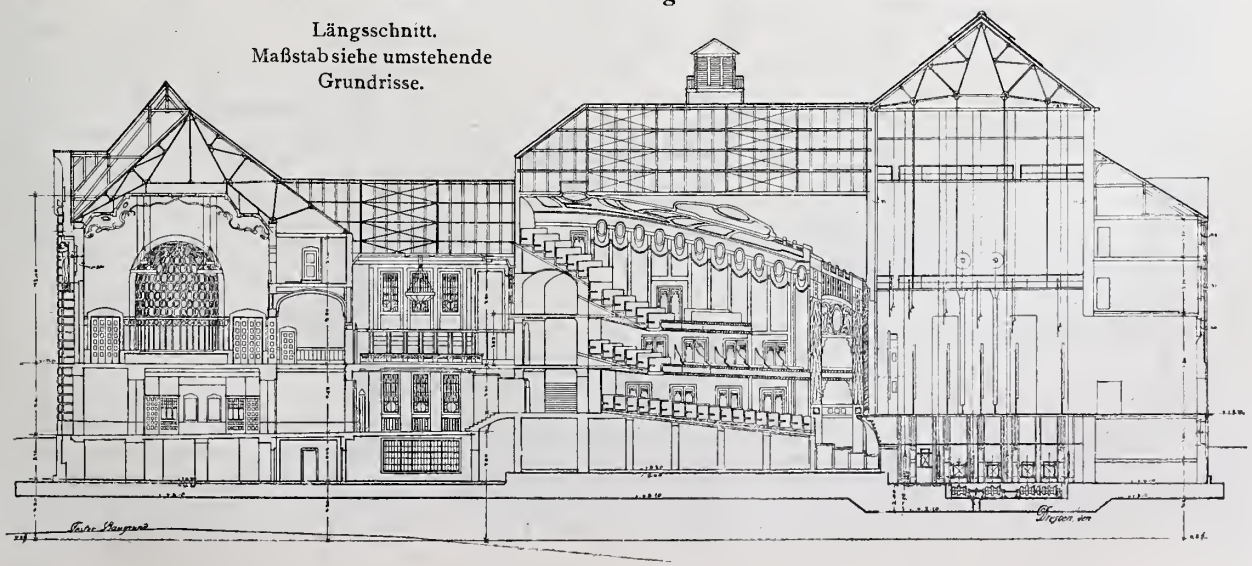
XLIII. JAHRGANG. № 42. BERLIN, DEN 26. MAI 1909.

Das neue Stadttheater in Lübeck.

Architekt: Professor Martin Dülfer, B. D. A. in Dresden. Hierzu eine Bildbeilage.

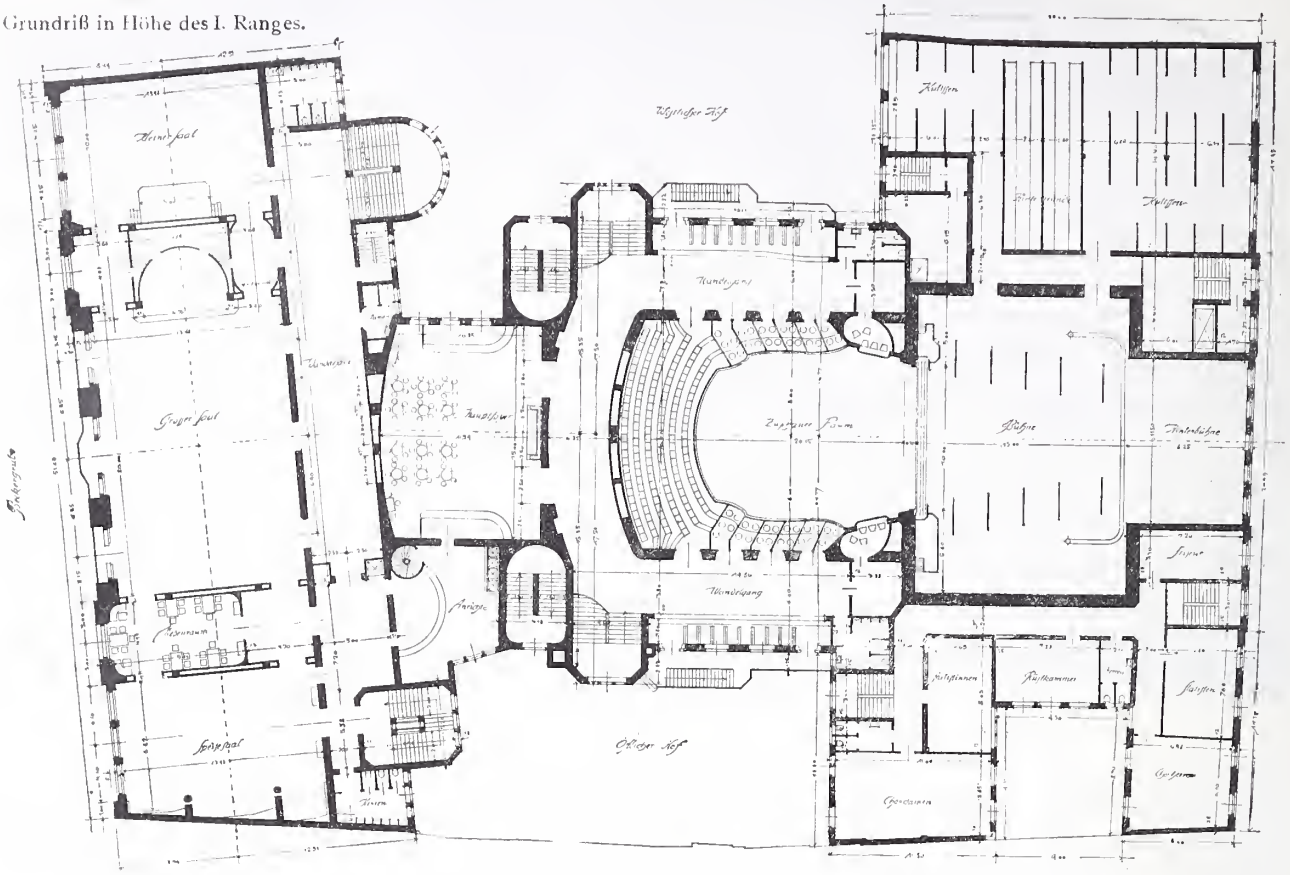
Die Stätte an der Beckergrube in Lübeck, an welcher das heutige neue Stadt- und Staats-Theater steht, hat Theaterbestimmung seit Alters. Ein bescheidenes Schauspielhaus stand auf ihr bis zum Jahre 1858, in welchem die Aktiengesellschaft Casino ein neues Haus im Stile der Schinkel'schen Schule errichtete, welches bei seiner Eröffnung als ein großer Fortschritt im Kunstleben der Stadt begrüßt wurde. Ein halbes Jahrhundert beglückte in ihm die Muse Thalia die regsame Bevölkerung der alten Hansestadt und brachte in das ernste Konto von Soll und Haben viele freundliche Züge der Erholung und der Anregung. Doch mit dem Wachsen des modernen Lübeck, mit der zunehmenden Anteilnahme seiner Bewohner an dem Schicksal der dramatischen Muse in der Beckergrube vermehrte sich die schon seit Jahren aufgekeimte Ueberzeugung, daß das alte Haus den Anforderungen des heutigen Theaterbetriebes in Bezug auf szenische Darstellung und Sicherheit der Künstler und der Theaterbesucher nicht mehr entspreche. In weiten Kreisen der Bevölkerung wurde daher der Plan eines neuen Theaters erörtert. Auf Anregung der Casino-Gesellschaft nahm eine Vereinigung von Theaterfreunden die Verhandlungen zunächst mit einigen im Bau von Theatern erfahrenen Architekten auf,

Längsschnitt.
Maßstab siehe umstehende Grundrisse.

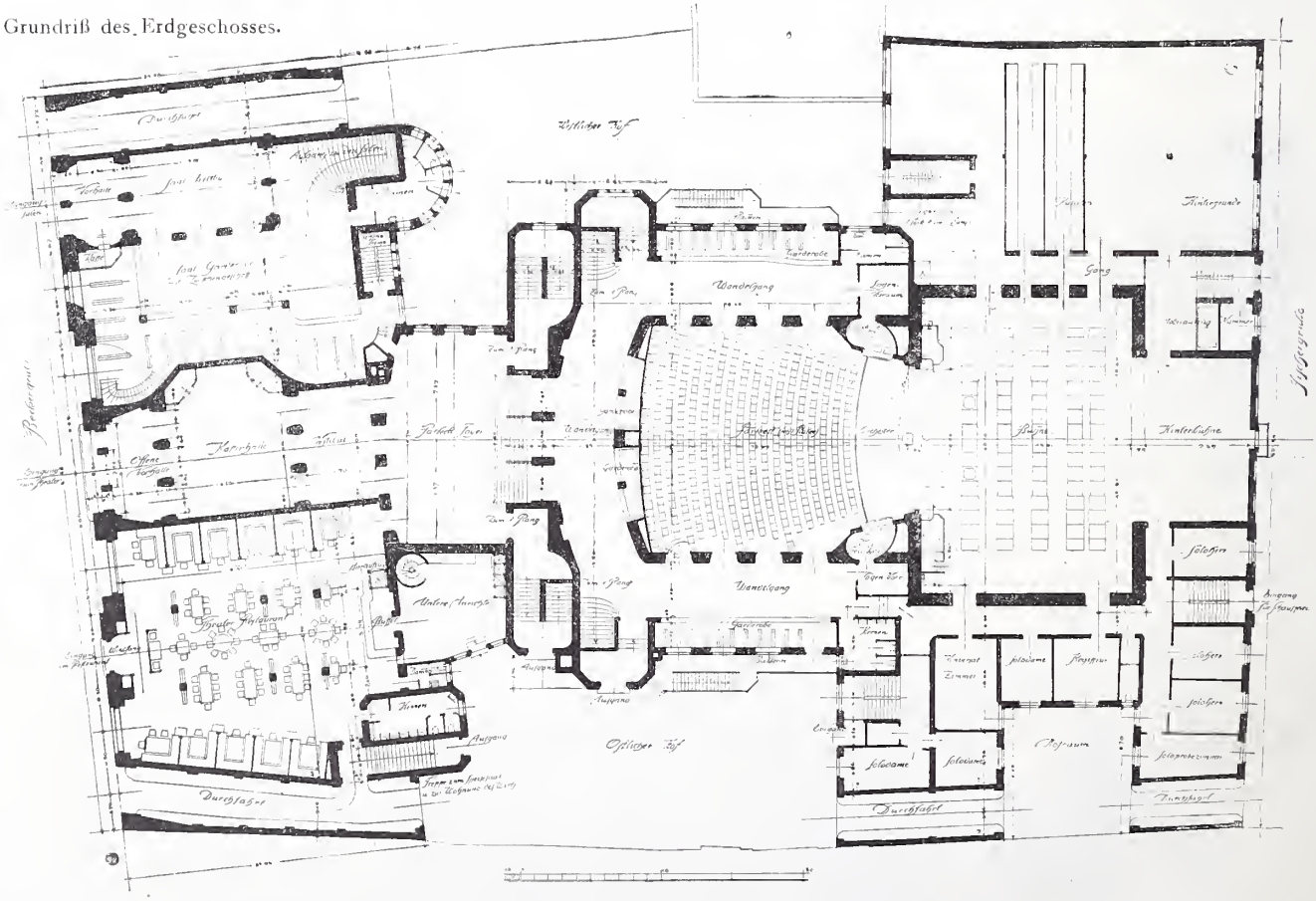


um die Raumbedürfnisse für ein neues Haus festzustellen. Das Ergebnis der Untersuchungen und Beratungen war die Ueberzeugung, daß es nach dem Erwerb einiger benachbarter Grundstücke wohl möglich sei, eine Baugruppe zu schaffen, welche die alte Gewohnwesen Verantwortlichen mit Besorgnis erfüllt hätte. Dieses Ereignis war der Brand des Iroquois-Theaters in Chicago mit seinem furchtbaren Verlust an Menschenleben. Es wurde zu einem Mene Tekel für alle Säumigen im Reiche des Theaters und hatte wie an

Grundriß in Höhe des I. Ranges.



Grundriß des Erdgeschosses.

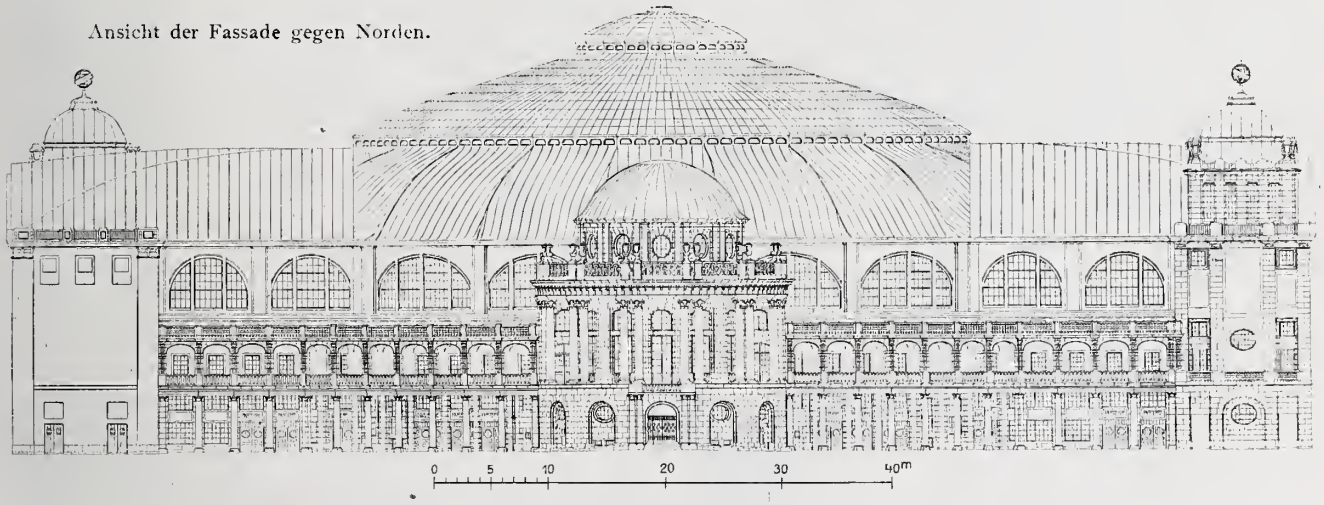


heit der Verbindung eines Saalbaues mit einem Theater erhalten könnte. Zu einem unmittelbaren Entschluß wäre es aber wohl trotz dieser Erkenntnis noch nicht so schnell gekommen, wenn nicht ein Ereignis eingetreten wäre, welches die für das Lübecker Theatervielen anderen Orten so auch in Lübeck die Folge, daß das alte Gebäude in eingehender Weise auf seinen baulichen Zustand untersucht wurde. Das Ergebnis war ein so ungünstiges, daß die Schließung des alten Hauses zu Ostern des Jahres 1905 angeordnet

werden mußte. Jetzt hieß es handeln. Bereits unter dem 18. März 1905 machte der Senat der Bürgerschaft Vorschläge für die Wahl eines Platzes für ein neues Haus wie für die Bausumme, beantragte die Einsetzung einer aus 4 Senatoren und 8 Bürgern bestehenden Theaterbau-Kommission und beantragte zugleich die Veranstaltung eines Wettbewerbes zur Gewinnung von Entwürfen für das neue Haus. Die Einleitung des Senats-Beschlusses vom 18. März 1905, welcher der Bürgerschaft den Neubau eines Stadttheaters aus öffentlichen Mitteln vorschlug, betonte: diesen Bau auf Kosten des Staates zu errichten, könne keinem Bedenken unterliegen. „Für eine kräftig aufstrebende Stadt von der Größe Lübeck's gehört ein künstlerisch geführtes städtisches Theater zu den hervorragendsten Bildungsmitteln. Das unumgängliche Gegengewicht gegenüber den immer mehr an Boden gewinnenden sogenannten Variété-Unternehmungen ist ein würdiges Stadttheater, auch in wirtschaftlicher Hinsicht bedeutungsvoll, indem es, gleichwie die Pflege guter Konzertmusik, der erwünschten Steigerung des Zuzuges bemittelter Fremden einen neuen Antrieb gewährt". Die Höhe der Kosten des Neubaues wurden zunächst auf 1 Mill. M. festgesetzt. Die Anträge des Senates fanden die grundsätzliche Zustimmung der Bürgerschaft, nur über die Wahl des Platzes für das neue Haus entbrannte ein harter Kampf der Meinungen. Der Kampf wogte hin und her zwischen der Partei, die für eine Errichtung des Neubaues an der überlieferten Stelle eintrat und jener Partei, die für eine Errichtung des Theaters auf einem freien Platze kämpfte; 14 Plätze kamen dafür in Vorschlag. Da brachte eine hochherzige Handlung die Entscheidung. Am 25. Nov. 1905 stellte der Senator Emil Possehl für den Fall, daß bis zum Ende des Jahres ein Beschluß von Senat und Bürgerschaft zustande käme, der die Erbauung des Stadttheaters auf dem alten Platze in der Beckergrube bestimmte, dem Staate die erforderlichen Mittel für den Erwerb der Grundstücke der Casino-Gesellschaft und einiger benachbarter Grundstücke im Betrage von 465000 M. zur Verfügung. Zugleich wurde mit dem Anerbieten der Wunsch ausgesprochen, daß mit dem Theater der Bau eines Konzert- und Gesellschaftshauses verbunden werde. Am 29. Dezember 1905 wurde darauf die Errichtung des Baues in der Beckergrube beschlossen. Zur Verfassung der Pläne wurde ein engererer Wettbewerb unter vier im Theaterbauwesen erfahrenen Architekten ausgeschrieben; aus dem scharfen Wettbewerb ging der Architekt Professor Martin Dülfer in Dresden nach dem einstimmigen Urteil des Preisgerichtes mit einem Entwurf als Sieger hervor, von dem es in der Beurteilung hieß: „in der Gesamt-Anordnung ist in großzügiger Weise ein sehr guter Raumorganismus geschaffen". Dülfer wurde hierauf mit der Ausarbeitung eines Ausführungs-Entwurfes betraut und dieser durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 11. März 1907 zur Ausführung genehmigt und zugleich eine Bausumme von 1734320 M. bewilligt. Am 2. April 1907 wurde mit den Arbeiten begonnen und am 1. Okt. 1908 bereits konnte die Einweihung des Neubaues unter großen Ehrungen für den Erbauer stattfinden.

Hier war also die Aufgabe gestellt, ein Theater in Verbindung mit Konzert- und Gesellschaftsräumen nicht auf einem freien Platz, sondern unter erschwerenden Umständen zwischen alten Häusern zu errichten, sich in Maßhaltung dem Straßenbilde anzupassen und doch wieder durch Ernst und Würde dem Bau Charakter zu geben. Wie Dülfer diese schwierige Aufgabe in meisterhafter Weise löste, sei in den folgenden Aufsätzen mit Abbildungen dargelegt. — (Fortsetzung folgt.)

Ansicht der Fassade gegen Norden.

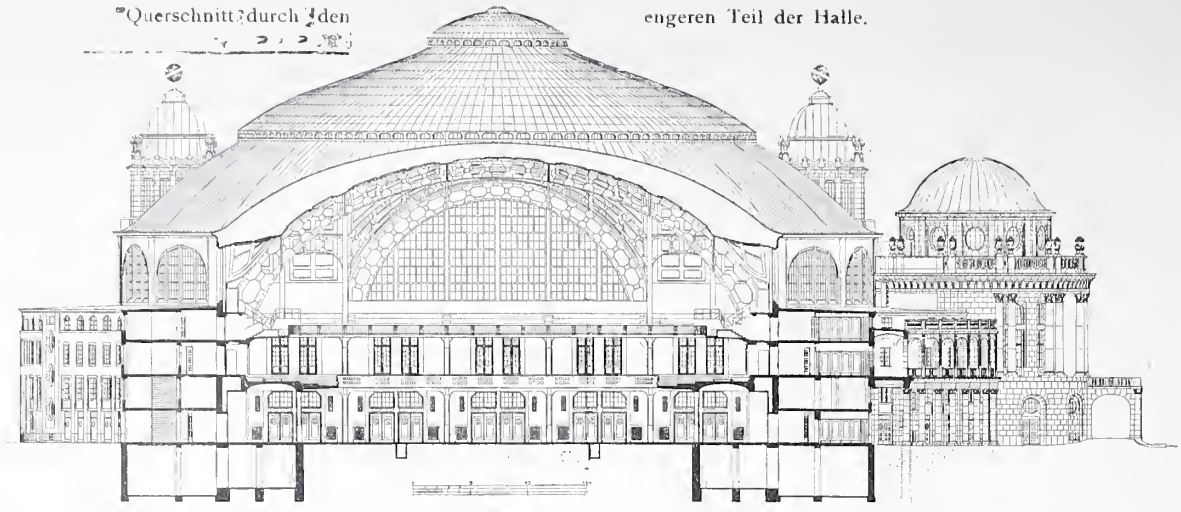


Die Ausstellungs- und Festhalle zu Frankfurt am Main.

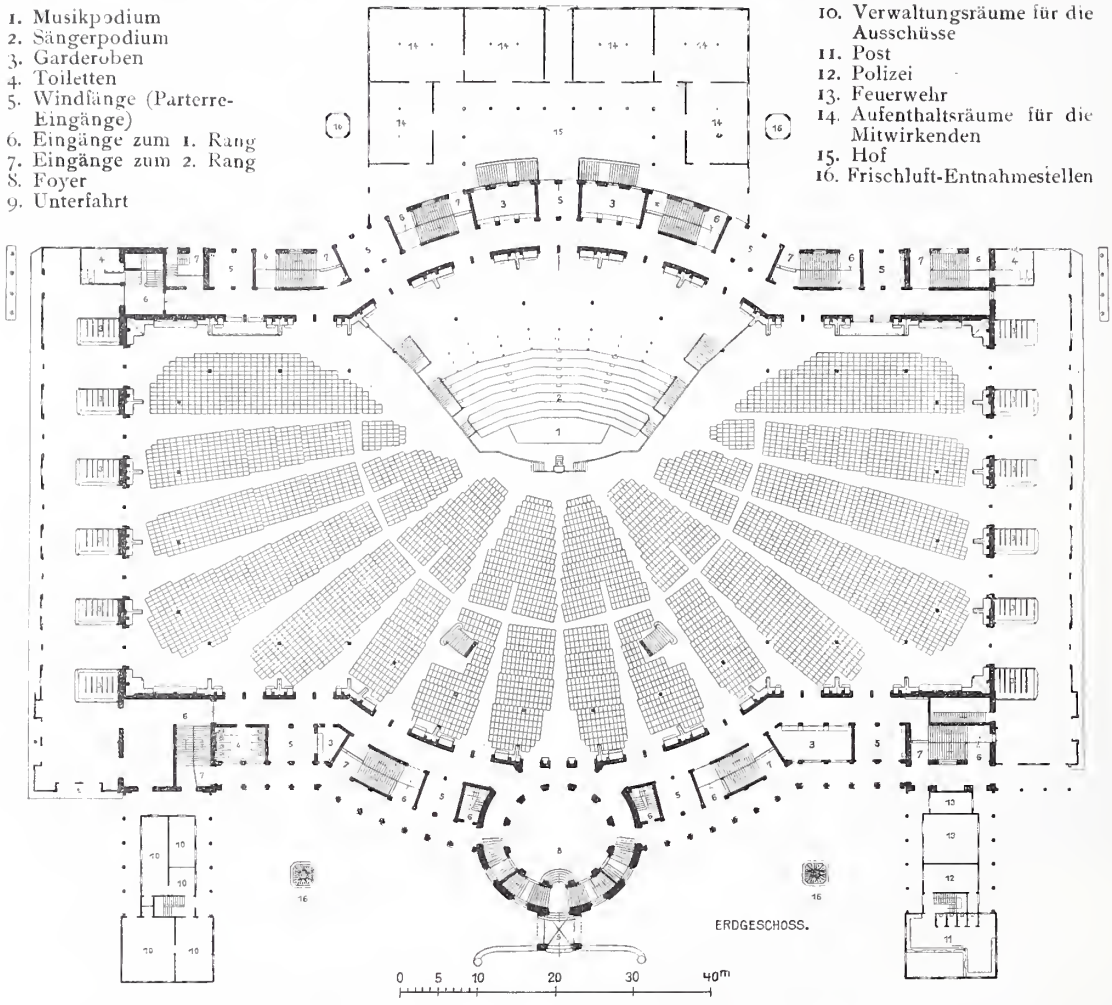
Architekt: Geheimer Hofrat Professor Dr. Friedrich von Thiersch in München. (Fortsetzung.)

Der Ausführung des so gewonnenen Entwurfes mußte naturgemäß die Geldbeschaffung vorangehen. Die Kosten des Hallenbaues waren auf 4 Mill. M. veranschlagt und zwar waren angenommen 2733000 M. als die eigentlichen Baukosten, 400000 M. für Heizungs- und Lüftungs-Anlagen einschließlich Kesselhaus, 250000 M. für elektrische Beleuchtung, 377000 M. für Platzherstellung, Einfriedigungen und Verschiedenes, sowie 240000 M. für Architekten-Honorar und Bauleitung. Um die Stadt Frankfurt nicht zu sehr zu belasten, wurde für den Bau und den Betrieb der Festhalle die „Ausstellungs- und Festhallen-Gesellschaft m. b. H." derart gebildet, daß das Stammkapital zu gleichen Teilen auf Private und die Stadt verteilt wurde. Den Rest des etwa erforderlichen Kapitales sollte die Gesellschaft durch eine Anleihe mit Garantie der Stadt beschaffen. Die privaten Stamm-Anteile wurden mit 5 % Dividende bedacht, nach deren Bestreitung die Anteile der Stadt mit bis zu 4 %. Die privaten Anteile sollen in den Jahren 1915 bis 1917 von der Stadt zum Nennwerte übernommen werden. Eine besondere Baukommission wurde gebildet mit Hrn. Stadtbaurat Schaumann als Vorsitzenden und den Mitgliedern des städtischen Hochbauamtes Ambrosius, Lönholdt und Seeger als Angehörigen des Baufaches; hierzu traten noch 4 weitere Mitglieder vom Magistrat und der Stadtverordneten-Versammlung. Am 11. Juni 1907 wurde mit dem Bau begonnen, nachdem schon vorher die Verträge mit den Unternehmern des Rohbaues abgeschlossen worden waren. Ein Teil des Rohbaues sollte schon dem Turnfeste 1908 dienen, während der Gesamtbau zum Sängerfest 1909 fertig zu stellen war. Trotz der außerordentlichen Kürze der Zeit und der Ungewöhnlichkeit des Baues wurde dieses Ziel erreicht, ein glänzendes Zeugnis für alle

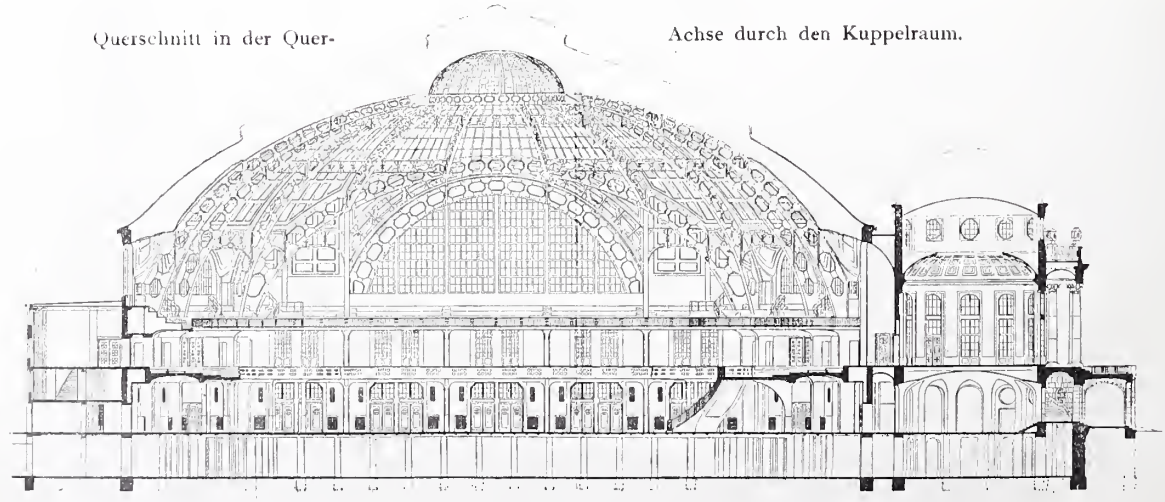
Querschnitt durch den engeren Teil der Halle.



1. Musikpodium
2. Sängerpodium
3. Garderoben
4. Toiletten
5. Windfänge (Parterre-Eingänge)
6. Eingänge zum 1. Rang
7. Eingänge zum 2. Rang
8. Foyer
9. Unterfahrt
10. Verwaltungsräume für die Ausschüsse
11. Post
12. Polizei
13. Feuerwehr
14. Aufenthaltsräume für die Mitwirkenden
15. Hof
16. Frischluft-Entnahmestellen

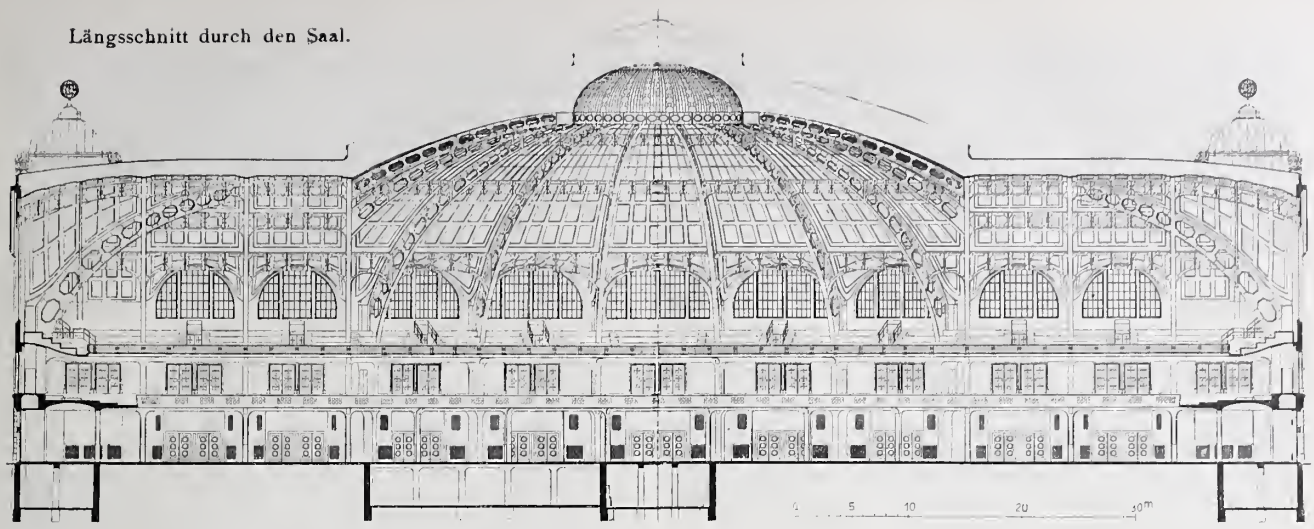


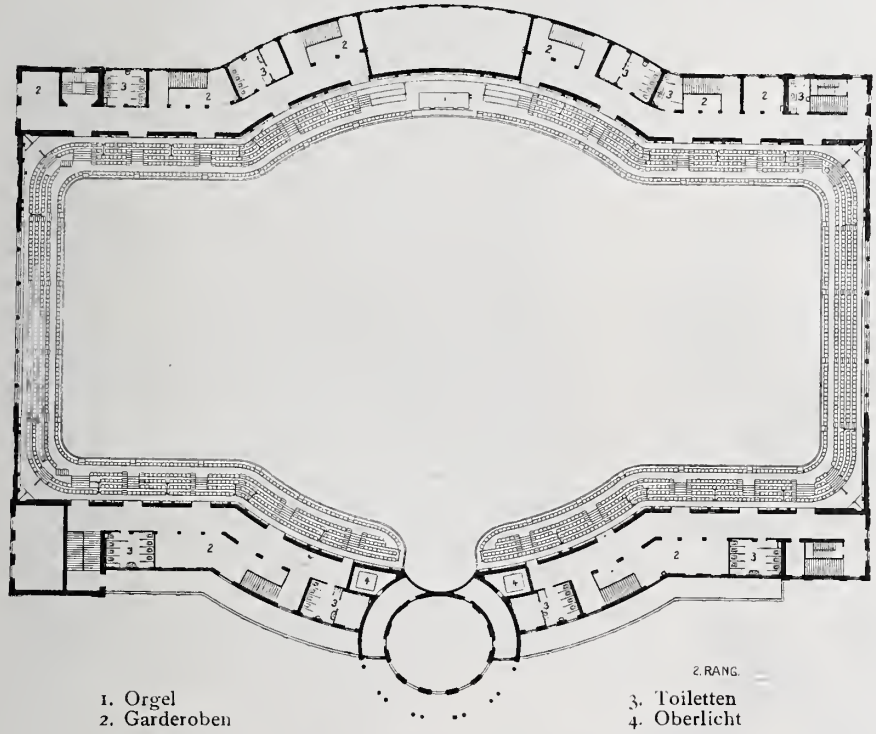
Querschnitt in der Quer-Achse durch den Kuppelraum.



am Bau Beteiligten. Der leitende Gedanke des ganzen baulichen Organismus bestand darin, die große Halle als Mittelpunkt der Anlage zu errichten, sowie die Konzerthaus-Gruppe mit dem Bankettsaal auf der östlichen Seite, die Kunsthalle mit der kleinen Maschinenhalle auf der westlichen Seite so gegen Norden als Flügelbauten der Halle vorspringen zu lassen, daß beide ⊔-förmig einen Ehrenhof einschließen. Dabei ergab sich gleichzeitig eine Dreiteilung, die der Zerlegung der Ausführung in drei zeitlich verschiedene Bauabschnitte entgegen kam. Die Bauausführung wurde zunächst mit der Halle und ihren Gürtel-Bauten begonnen. Jedoch wurden Halle und Konzerthaus-Gruppe zusammen und in inniger Verbindung mit einander geplant, wie es die Grundrisse S. 276 u. 277 zeigen. Konzerthaus-gruppe und Ausstellungshalle sollten sich gegenseitig ergänzen und unterstützen. Die ausgedehn-

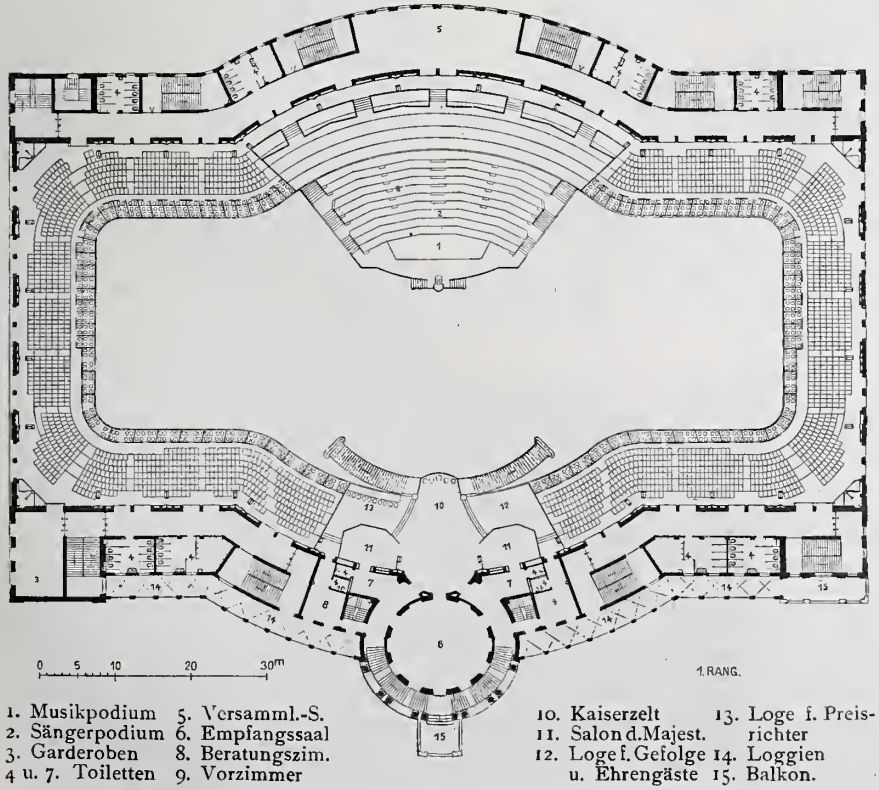
Längsschnitt durch den Saal.





2. RANG.

1. Orgel
2. Garderoben
3. Toiletten
4. Oberlicht



1. RANG.

1. Musikpodium
2. Sängerpodium
3. Garderoben
4 u. 7. Toiletten
5. Versamml.-S.
6. Empfangssaal
8. Beratungszim.
9. Vorzimmer
10. Kaiserzelt
11. Salon d. Majest.
12. Loge f. Gefolge u. Ehrengäste
13. Loge f. Preisrichter
14. Loggien
15. Balkon.

ten Garderobe-Hallen im Erdgeschoß des Konzerthausflügels sollten je nach dem Besuch in den einzelnen Teilen des Gesamthauses in verschiedener Weise zu benutzen sein und die Restauration so angelegt werden, daß sie dem Tagesbetrieb gerecht werden kann, zugleich aber auch imstande ist, außerordentlichen Ansprüchen, wie sie bei großen Festen eintreten können, zu genügen. Es mußte auch darauf Bedacht genommen werden, daß außer den drei in das Obergeschoß zu verlegenden Konzertsälen eine entsprechende Anzahl von Nebenräumen zur Verfügung standen. Das konnte dadurch möglich gemacht werden, daß das Obergeschoß des nach Norden vorspringenden Restaurations-Baues für musikalische Zwecke mit verwendet wurde. Und schließlich wurde als eine beinahe selbstverständliche Forderung darauf Bedacht genommen, eine unmittelbare Verbindung des Bankettsaales mit der ersten Galerie der Halle herzustellen, um so in reichem Maße die Möglichkeit zu gewähren, die im Obergeschoß des Konzerthauses zu schaffenden Gesellschaftsräume bei größeren Festlichkeiten bequem mit der Halle selbst zu verbinden.

Es wurde zunächst nur die Halle mit ihren Gürtelbauten errichtet. Gefordert war ein freier Hallenraum von etwa 6000 qm Grundfläche ohne wesentliche Stützen. Dem Grundriß wurde ein einfaches Rechteck von 60 und 100 m Seitenlänge mit leichten Ausbuchtungen in der Mitte der beiden Langseiten zugrunde gelegt. Die Größe des Raumes verbot es, die Tonquelle an eine Schmalseite der Halle zu legen. Die Schwierigkeiten bei der Gestaltung dieses Raumes erblickte der Architekt in der Bewältigung des Verkehres, in der Akustik, in der Uebersichtlichkeit und in der Beleuchtung. Obwohl es an Vorbildern für die Gestaltung eines so großen Raumes bisher nicht fehlte, war dem Architekten doch mit Recht in diesem Falle „die Erlangung eines neuen Raumgebildes durchaus erwünscht". Die Ingenieurbaukunst unserer Tage sieht in der Bewäl-

tigung von Spannweiten, wie sie dieser Raum verlangte, keine ungewöhnliche Schwierigkeit; was jedoch die Aufgabe hier zu einer besonderen und eigenartigen machte, war die Forderung eines einheitlichen Raumgebildes bei gleichzeitiger Befriedigung des konstruktiven Bedürfnisses. Hierbei galt es, „die Frage zu entscheiden, ob die Konstruktionen sichtbar bleiben und im romantischen Sinne als Träger der Raumdecke ästhetisch verwendet werden sollten, oder ob es richtiger sei, eine alles verhüllende besondere Raumdecke anzuhängen, welche den Beschauer darüber im Unklaren läßt, was zwischen der äußeren Raumfläche und der inneren Raumdecke vor sich geht". Der Architekt leugnet nicht, daß eine solche aufgehängte Raumdecke ästhetisch möglich sei; er machte in einem Zwischen-Entwurf auch einen Versuch in dieser Richtung; indessen erweckte dieser Versuch keine künstlerische Befriedigung. Er griff daher auf den Gedanken der unverhüllten Konstruktion zurück, die in einem nachfolgenden Aufsatze zunächst technisch geschildert sei, um sie dann in ihrer ästhetischen Wirkung zu würdigen. — (Fortsetzung folgt.)

Das Hochwasser der Elbe vom Februar 1909.

Von Wasser-Bauinspektor O. Höch in Hamburg. (Fortsetzung.)

In Abbildung 1 ist im Maßstab 1 : 2 500 000 für die Langen und 1 : 250 für die Höhen die Elbstrecke von Torgau bis Hohnstorf mit dem Wasserstande von 1895 und den später wirklich eingetretenen Höchstständen sowie schließlich mit den Jahresmittel-Wasserständen und den niedrigsten Wasserständen des Jahres 1904 eingezeichnet. Ferner sind

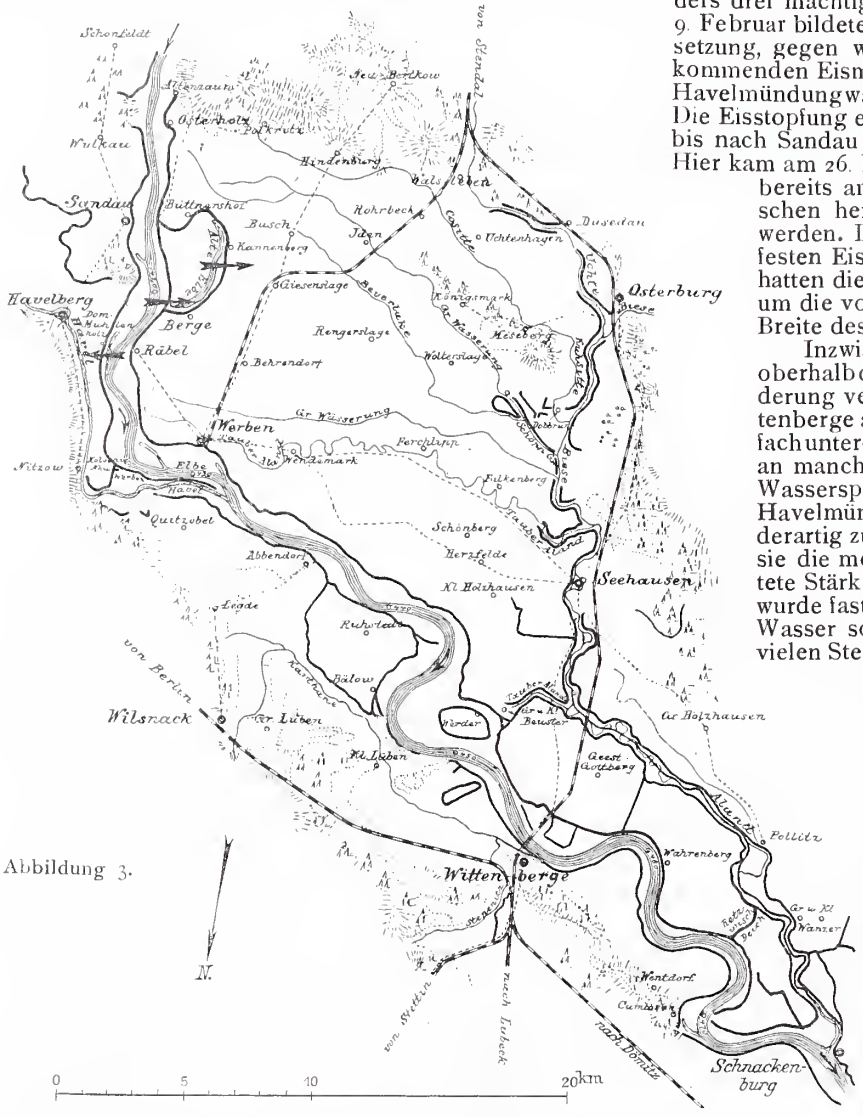


Abbildung 3.

die oberhalb der Havelmündung beobachteten absoluten Höchststände bezeichnet (H. H. W.), die aber, da sie nicht ein und derselben Flutwelle angehören, nicht durch eine Spiegellinie verbunden werden können. Zur größeren Deutlichkeit ist noch die Abbildung 2 beigefügt. Hier ist der Höchststand von 1895 als Grundlinie gewählt und danach sind im Maßstab 1 : 100 die oben erwähnten Höchststände sowie diejenigen der ersten und zweiten Vorhersage eingetragen (vergleiche auch die Zahlen der Tabelle).

Daß die erwähnte günstige Wahrnehmung an den oberen Punkten nicht auch in der Gegend der Havelmündung zur Tatsache wurde, hatte seinen Grund in den Eisverhältnissen. Am 1. Februar war die Eislage etwa die folgende: Von der Flutgrenze aufwärts hatte sich bis über Tangermünde hinauf eine feste Eisdecke gebildet, während oberhalb der Strom nur Treibeis führte. In Dresden dagegen war wieder Eisstand zu verzeichnen, der aber von der herankommenden Hochwasserwelle gebrochen wurde und sich nachher nicht wieder zu bilden vermochte.

Während die untere Strecke im Eisstand verharrte, löste sich etwa am 5. Februar oberhalb Dömitz das Eis auf eine Länge von etwa 140 km und schob sich hier auf eine Strecke von 10 km, von km 490—500, zusammen, besonders drei mächtige Eisversetzungen erzeugend. Etwa am 9. Februar bildete sich oberhalb Lenzen eine zweite Eisversetzung, gegen welche sich nun wieder die von oberhalb kommenden Eismassen schoben. Besonders oberhalb der Havelmündung waren die Eisverschiebungen ganz gewaltige. Die Eisstopfung erreichte schließlich eine Länge von 80 km bis nach Sandau hinauf (rd. 40 km oberhalb Wittenberge). Hier kam am 26. Februar das Eis zum Stehen, konnte aber bereits am nächstfolgenden Tage von den inzwischen herangekommenen Eisbrechern gebrochen werden. Damit war die ganze Elbe wieder von ihrer festen Eisdecke befreit und nur unterhalb Sandau hatten die Eisbrecher noch längere Zeit zu arbeiten, um die vorher hier geschaffene Rinne auf die volle Breite des Strombettes zu erweitern.

Inzwischen aber war gerade die Eisversetzung oberhalb der Havelmündung der benachbarten Niederung verhängnisvoll geworden. Bereits von Wittenberge an aufwärts hatten sich die Eisschollen vielfach unter-, über- und durcheinander geschoben, daß an manchen Stellen die Eisdecke 2—3 m über den Wasserspiegel hervorragte. Besonders aber von der Havelmündung bis Berge hatten sich die Eismassen derartig zusammengeschoben und aufgetürmt, daß sie die meines Wissens bisher noch nie beobachtete Stärke von 7 m erreichten. Durch diese Massen wurde fast das ganze Strom-Profil gesperrt und das Wasser so hoch aufgestaut, daß es bei Räbel an vielen Stellen auf den Deich trat. Das Ueberlaufen wurde gerade noch durch Aufbringen von Dung, Stroh oder Buschwürsten verhindert.

An verschiedenen Deichstrecken, die ungünstig zum Strom liegen, z. B. bei der Kolonie Neu-Werben, etwas unterhalb Werben, und besonders von Räbel bis zur Durchbruchstelle (siehe weiter unten) hatte sich das Eis bis auf die Deichkrone geschoben und überragte sie stellenweise noch um mehr als 1 m. Besonders auf der letzterwähnten Strecke war das Vorland in voller Deichhöhe mit Eismassen überlagert.

Am Sonnabend, den 13. Februar, abends 11 Uhr, erreichte die Elbe bei Sandau ihren höchsten Stand mit 7,3 m am Pegel, 0,85 m über dem bisherigen höchsten Stand und 1,66 m bezw. 0,76 m über dem nach der zweiten bezw. ersten Vorhersage zu erwartenden Stande.

Um diese Stunde brach der Elbe-Havel-Deich 200 m unterhalb des Buhnenmeister-Hauses Dom-Mühlenholz auf 30 m durch (siehe den Lageplan Abbildung 3). Da die Havel einen höchstens 1,5 m niedrigeren Stand aufwies als die Elbe, so war die Entlastung, die durch das Abströmen durch die Bruchstelle nach der Havel eintrat, nicht bedeutend, zumal die Eisschollen sich gegen die Bäume jenes Gehölzes schoben und die Oeffnung zum Teil versperrten. Und so brach denn am Sonntag, vormittags 11½ Uhr, der gegenüberliegende linksseitige Deich zwischen Berge und Räbel.

Hier beschrieb früher die Elbe einen scharfen Bogen landeinwärts an Büttnersdorf, Kannenberg und Berge vorüber und der Elb-Deich folgte naturgemäß dieser Biegung. Die noch vorhandene „alte Elbe" läßt noch jetzt den früheren Lauf deutlich erkennen. Später brach die Elbe durch und nahm den geraden, noch jetzt bestehenden Lauf. In den vierziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde

ein neuer Deich parallel zu dem neuen Elblauf durchgelegt und damit das bisherige Außenland des weiten Bogens eingepoldert. Schließlich wurde noch später der als Schlafdeich belassene alte Deich um etwa 1 m abgetragen, um genügend Kronenbreite zur Aufnahme einer Chaussee zu erhalten. Der neu geschaffene Polder entwässert durch ein Siel kurz oberhalb der Abzweigung des neuen Deiches bei Berge.

Ein jedes Siel bildet einen Gefahrpunkt für einen Deich und mancher Deichbruch ist durch das Vorhandensein eines Sieles herbeigeführt worden.

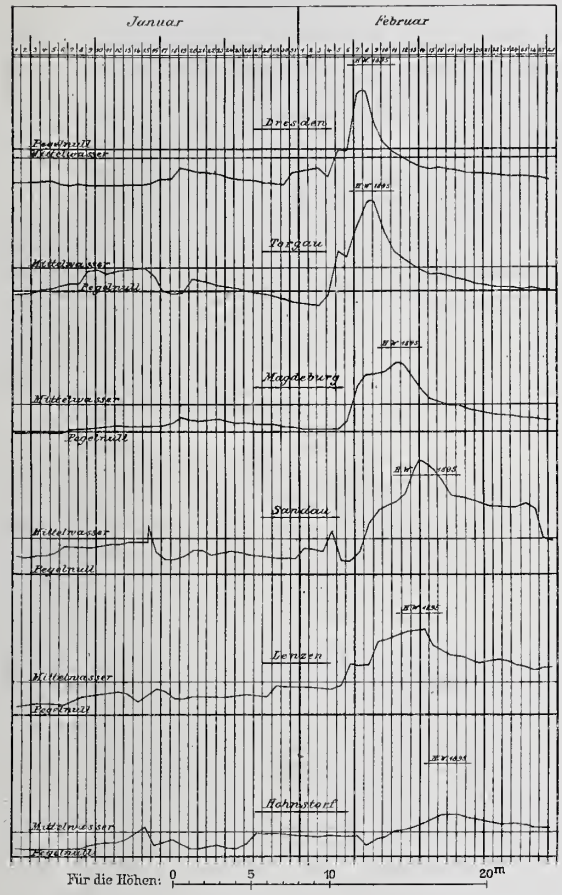


Abbildung 4.

Deich füllte sich bald zur vollen Höhe und der alte Deich, der 1 m niedriger war, wurde überflutet. Dadurch wurde auch der Bruch dieses Deiches bei Kannenberg herbeigeführt und nun ergossen sich die Wassermassen durch die beiden Bruchstellen in die fruchtbare Wische-Niederung, sie fast in ihrer ganzen Ausdehnung überflutend.

Die Durchbruchstelle in dem neuen Deich erweiterte sich allmählich auf 200 m.

Die Wische-Niederung bildet ein Viereck, dessen Seiten etwa durch die Orte Osterholz, Werben, Osterburg, Seehausen bezeichnet werden. Der sie schützende Elbdeich schließt sich bei Altenzaun an das Geest-Gebiet an, verfolgt die Elbe über Osterholz, Räbel, Werben, Groß- und Klein-Beuster bis zum Retzwisch-Deich unterhalb Wahrenberg. Hier geht er dann in einen Sommerdeich über und schließt sich an der Mündung des Aland bei Schnakkenburg an den Aland-Rückstau-Deich an, der ebenfalls bis zum Retzwisch-Deich aufwärts als Sommer-Deich besteht, von hier aus aber wieder als Winter-Deich die Wische gegen Ueberflutung durch das Elbwasser von unten schützt. Gegen Süden und Westen bis Seehausen wird die Niederung von Geesthöhen begrenzt.

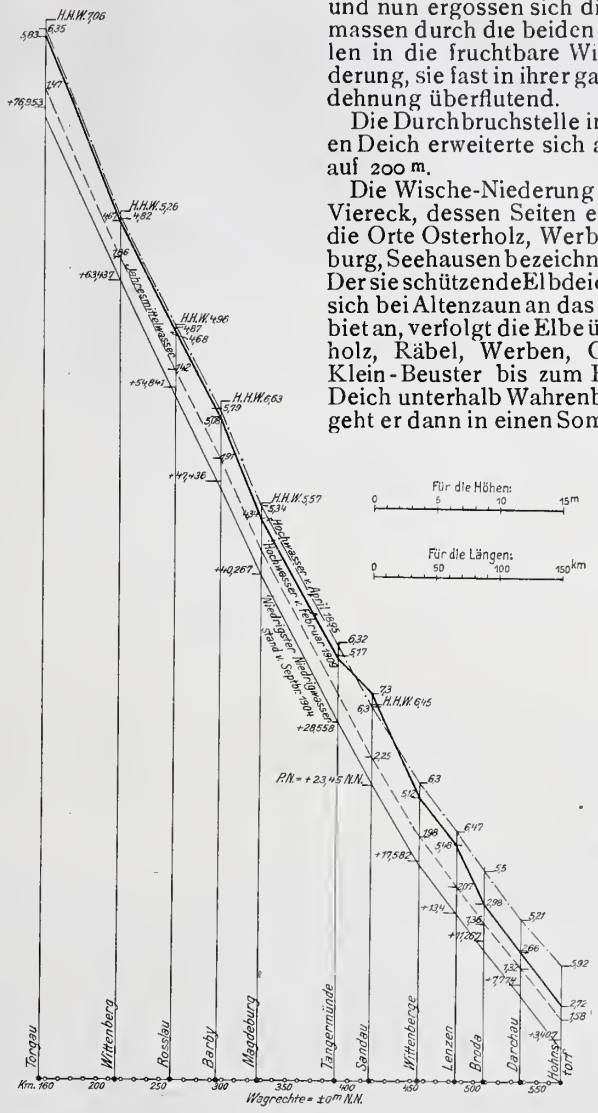


Abbildung 1.

Mit Ausnahme dreier kleiner Siele, welche direkt nach der Elbe führen, entwässert die Niederung nach dem Aland. Eine große Anzahl von Entwässerungsgräben, von denen die 8 größten allein eine Länge von 152 km besitzen, und mehrere natürliche Wasserläufe, welche in gleicher Weise wie der Aland zum Schutze gegen Ueberflutung durch Rückstau mit Deichen bis zur Rückstaugrenze versehen sind, dienen der Entwässerung.

Die ganze Niederung umfaßt mit ihrer Größe von rd. 40 000 ha

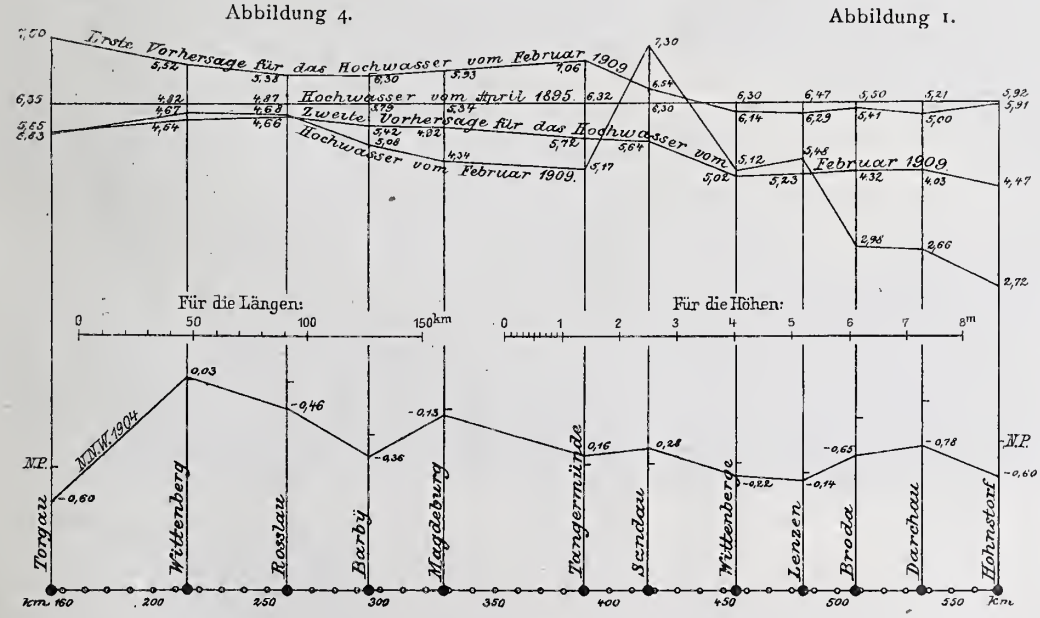


Abbildung 2.

In diesem Falle aber ist das Siel erhalten geblieben und der Deich daneben durchgebrochen.

Da der Bruch an der Stelle erfolgte, wo der Deich das alte Elbebett durchsetzt und da ein Grundbruch erfolgte, der einen etwa 12 m tiefen Kolk erzeugte, so scheint die Annahme gerechtfertigt, daß der Deichkörper in dem alten Bett nicht den genügenden festen Grund besessen hat.

Der kleine Polder zwischen dem neuen und dem alten

51 Gemeinden und 50 Gutsbezirke. Da alle Entwässerungszüge die Richtung nach dem Aland haben, so ergossen sich die durch die Deichbruchstellen eindringenden Wassermassen in dieser Richtung und die Gegend am Aland als die am tiefsten liegende kam naturgemäß auch am tiefsten unter Wasser.

Nachdem die Kleinbahn nach Werben bereits am 15. Febr. außer Betrieb gesetzt war, stellte auch die Staatsbahn Stendal—Wittenberge am 17. zwischen Osterburg und Seehau-

sen den Betrieb ein, legte aber zwischen Stendal und Osterburg, sowie zwischen Wittenberge und Seehausen Pendelzüge ein. Auf der letzteren Strecke konnten diese nach kurzer Zeit auch nur bis zur nächsten Station Geest—Gottberg verkehren und schließlich wurde am 20 Februar der Verkehr von und nach Wittenberge ganz eingestellt.

Um das Wasser aus der Niederung zu entfernen, wurde in der Nähe von Geest-Gottberg der rechtsseitige Alanddeich von den Pionieren gesprengt. Da inzwischen die Eisbrecher bis nach Wittenberge gelangt waren und somit in der Elbe Vorflut geschaffen war, auch einer der Eisbrecher den Aland aufgebrochen hatte, so konnte das Wasser z. T. wieder aus der Niederung austreten und es erfolgte kein weiterer Aufstau in derselben. Der obere Zufluß dauerte so lange, bis die Eisbrecher in die Nähe der Durchbruchstelle gelangten.

In der Elbe fiel oberhalb des durch die Eisversetzung hervorgerufenen Staues das Wasser sehr schnell ab und hatte z. B. in Magdeburg bereits am 17., also 3 Tage nach dem Deichbruch, die Höhe des Mittelwassers wieder erreicht. In Sandau dagegen, das nur wenige Kilometer oberhalb der Eisstockung und in deren Stau lag, fiel der Wasserstand langsamer. Der Bruch des Deiches brachte bis zum 17. einen Rückgang um rd 2,3 m, der dann bis zum 26., dem Tage vor dem Eintreffen der Eisbrecher, noch weitere 0,7 m zunahm, während der Eisaufbruch am 27. eine Senkung um 1,9 m herbeiführte und so auch hier den Wasserstand wieder auf Mittelwasserhöhe brachte.

Aus Abbildung 4 ist zu ersehen, welchen Verlauf der Scheitel der Hochwasserwelle an den verschiedenen Pegelstationen Dresden, Torgau, Magdeburg, Sandau, Lenzen und Lauenburg genommen hat. In Dresden steigt die Welle in wenigen Tagen bis zum Scheitel steil an, fällt dann aber ebenso schnell wieder ab. In Torgau zeigt sich dieselbe Erscheinung; in Magdeburg macht sich schon eine Verbreiterung des Scheitels und ein langsameres Fallen bemerkbar. In Sandau überschreitet zunächst der Scheitel infolge der Eisversetzung den Höchststand von 1895 und erst nach erfolgtem Deichbruch am 13. Februar tritt ein mächtiges Fallen ein infolge des Abströmens der in die Niederung eintretenden Wassermassen. Solange die Eisversetzung anhält, ändern sich auch die Wasserstands-Verhältnisse wenig, aber nach erfolgtem Durchbruch der Eisdecke durch die Eisbrecher tritt am 26. Februar ein schnelles Fallen ein, sodaß am 27. die Mittelwasserhöhe bereits wieder erreicht ist.

In Lenzen ist nur das plötzliche Ansteigen am 5. und 7. Februar infolge der dortigen Eisversetzungen auffallend. Nach erreichtem Höchststand fällt der Scheitel am 14. steil ab, weil eine große Wassermenge in der Wische-Niederung festgehalten und aufgespeichert wird. Mit den allmählich zum Abfluß gelangenden Wassermassen aus der Havelgegend tritt dann in den nächsten Tagen ein langsames Fallen ein. Bei Hohnstorf-Lauenburg ist die Welle bereits so verflacht, daß sie nichts Bemerkenswertes aufweist.

Der durch die Ueberschwemmung herbeigeführte Schaden ist naturgemäß bei der Größe des Ueberschwemmungsgebietes nicht unerheblich, erreicht aber meiner Ansicht nach nicht die von übereifrigen Berichterstattern gleich in den ersten Tagen, als noch Niemand den Umfang übersehen konnte, geschätzte Höhe von 7 oder 9 Mill. M. Immerhin sind die Niederungs-Bewohner hart getroffen, und es ist zu hoffen, daß durch die Wohltätigkeit, die sofort von einem Komitee unter dem Vorsitz des Kronprinzen angerufen worden ist, reichliche Beträge zusammenfließen. —

(Schluß folgt.)

Vermischtes.

Ehrendoktoren. Auf Antrag der Architektur-Abteilung haben Rektor und Senat der Technischen Hochschule Fridericiana in Karlsruhe dem Architekten Heinrich v. Geymüller in Baden-Baden anläßlich dessen 70 Geburtstages die Würde eines Dr. ing. ehrenhalber verliehen. —

Vereine.

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. Die von der Abgeordneten-Versammlung des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ zu Danzig 1908 genehmigten Denkschriften über künstlerische Bauweise in Stadt und Land, ästhetische Rücksichten bei Ingenieurbauten und über die Stellung der Architekten und Ingenieure in den öffentlichen und privaten Verwaltungen sind nicht allein an die Verbandsmitglieder versandt, sondern auch im weitesten Umfang in der Oeffentlichkeit verbreitet worden. Da es indessen nicht ausgeschlossen ist, daß auch jetzt noch hier und da Abdrücke dieser Schriften gewünscht werden, so wird darauf aufmerksam gemacht, daß bis auf weiteres auf Wunsch einzelne Exemplare von der Geschäftsstelle des Verbandes, Berlin W. 30, Heilbronnerstraße 24, kostenlos abgegeben werden. —

Das Arbeitsprogramm des Deutschen Vereins für Kunstwissenschaft. Der Verein hat einen Ausschuß für die Veröffentlichung der Denkmäler deutscher Kunst eingesetzt. In dessen Programm werden Perioden der deutschen Kunst berücksichtigt werden, die bisher von der Forschung stiefmütterlich behandelt worden sind. Dahin gehört die Aufnahme der deutschen Kirchenbauten des 17. und 18. Jahrh., die Dr. v. Bezold leiten wird. Im gleichen Sinne ist auch die Veröffentlichung der Werke Elsheimers durch Weizsäcker zu begrüßen. Ferner sei erwähnt: die Veröffentlichung der Kaiserpfalzen durch Prof. Dr. Clemen in Bonn, das Korpus der karolingisch-ottonischen Elfenbeinarbeiten von Prof. Goldschmidt in Halle, das der deutschen Medaillen bis zum Ende des 16. Jahrh. von Dr. Habich in München. Die karolingischen Miniaturen wird Prof. Dvořak in Wien, Hans Holbeins Zeichnungen Prof. Ganz in Basel herausgeben, und Dr. Kurzwelly in Leipzig wird die deutsche Bildwirkerei in der Spätgotik und der Renaissance bearbeiten. —

Wettbewerbe.

Skizzenwettbewerb betr. Entwürfe für die Gestaltung eines Marktplatzes mit Rathaus der Stadt Herne. Die zurzeit etwa 60 000 Einwohner zählende Stadt Herne, deren Besiedelung bisher etwa in der Form eines nach Südwesten offenen ⊓ erfolgt ist, hat zwischen den beiden Bebauungsflügeln ein 9 ha großes Gelände erworben, das nahe bis zur Hauptverkehrsader der Stadt, zur Bahnhof-Straße, heranreicht. Bei Aufschließung des Geländes ist beabsichtigt, etwa in der Mitte desselben einen 7000 qm großen Marktplatz anzulegen und an ihm ein neues Rathaus zu errichten. „Da bei der sehr schnellen Entwicklung der Stadt bisher keine Gelegenheit zur Schaffung eines selbständigen Städtebildes vorhanden war, soll bei der Erschließung des bezeichneten städtischen Geländes besonders Wert auf harmonische Entwicklung des Gesamtbildes gelegt werden.“ Die erbetenen Entwürfe sollen als Grundlage hierfür dienen. Ein bestehender Bebauungsplan hat sich infolge nachträglicher Boden-Untersuchungen nicht als in allen Teilen ausführbar erwiesen; bei Umarbeitung des Planes ist daher für das Rathaus jeder andere Bauplatz als der an der östlichen Seite angenommene zulässig. Für bestehende Zustände sind Aenderungen in weitgehendem Maße gestattet. Bei der Aufteilung des Geländes wird besonders Wert auf eine architektonisch wirksame und malerische Gestaltung der Platzanlage und Stellung des Rathauses am Platz gelegt. Das Rathaus oder ein Hauptteil desselben soll in einer der Hauptverkehrs-Richtungen sichtbar werden. Bei der weiteren Aufteilung sind neben guten Straßenbildern wirtschaftliche Baustellen für Wohn- und Geschäftshäuser zu schaffen, und es können Bauplätze für ein Amtsgerichts-Gebäude und eine Badeanstalt vorgesehen werden. Für das für eine Erweiterungsfähigkeit auf den doppelten Umfang zu planende Rathaus, zu dem ein ausführliches Raumprogramm vorliegt, ist eine Bausumme von 700000 M. angenommen. Verlangt werden ein Lageplan 1 : 1000 für das ganze in Frage kommende Gelände; ein Lageplan 1 : 200 für den Marktplatz mit Erdgeschoß-Grundriß des Rathauses, sowie die Erdgeschoß-Grundrisse der übrigen an diesem Platz angenommenen Gebäude, soweit das zur Erläuterung der Schaubilder erforderlich ist; die nötigen Schaubilder der gesamten Platzanlage mit allen den Platz umgebenden Gebäuden; eine Teilansicht des Rathauses gegen den Marktplatz 1 : 50 und ein Erläuterungs-Bericht. Obwohl das Arbeitsmaß für die einzelnen Blätter sehr beschränkt ist, halten wir doch angesichts des geistigen und künstlerischen Aufwandes, den die Aufgabe erfordert, die Preise und vor allem die Ankaufs-Summe von 250 M. für sehr gering und eine Erhöhung im Interesse der Sache wie im Interesse der beteiligten Künstler für dringend erwünscht. Der dem Wettbewerb beigelegte Charakter einer Vorkonkurrenz wird nach allen bisherigen Erfahrungen keinen Einfluß auf die Arbeitsleistung der Wettbewerber haben. Es ist beabsichtigt, nach diesem vorläufigen Wettbewerb für die Erlangung von Entwürfen für den Rathaus-Neubau einen weiteren allgemeinen oder beschränkten Wettbewerb zu erlassen. —

In dem Wettbewerb betr. Skizzen für die Bebauung des Grundstückes Münsterplatz 7 in Aachen wurde ein I. Preis nicht verteilt. Zwei Preise von je 800 M. errangen die Hrn. Hub. Zander und Em. Karwath, sowie Hr. Heinr. Roosen in Aachen. Einen Preis von 600 M. erhielt Hr. O. Karow in Aachen. Zum Ankauf für je 300 M. wurden vorgeschlagen die Entwürfe der Hrn. J. Decker in Gemeinschaft mit L. Kaminsky, J. Brecher jr. in Aachen und E. Fahrenkamp in Düsseldorf. Eingelaufen 44 Entwürfe. —

Inhalt: Das neue Stadttheater in Lübeck. (Fortsetzung.) — Die Ausstellungs- und Festhalle zu Frankfurt a. M. (Forts.) — Das Hochwasser der Elbe vom Februar 1909. (Forts.) — Vermischtes. — Vereine. — Wettbewerbe.

Hierzu eine Bildbeilage: Das neue Stadttheater in Lübeck.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachfg., P. M. Weber, Berlin.

DAS NEUE STADTTHEATER IN LÜBECK. * ARCHITEKT: PROFESSOR MARTIN DÜLFER, B.D.A., IN DRESDEN. * ANSICHT DES KLEINEN SAALES IM OBERGESCHOSS. * *

* * * * * * * * * * * * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
* XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 43. *

Ansicht der Fassade an der Beckergrube.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 43. BERLIN, DEN 29. MAI 1909.

Das neue Stadttheater in Lübeck.

Architekt: Professor Martin Dülfer, B. D. A. in Dresden. (Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 292 u. 293.

Ein Blick auf die Grundrisse S. 282 zeigt, daß die Baugruppe aus zwei organisch getrennten Teilen besteht: aus der Gruppe der Gesellschaftssäle, die an der Beckergrube liegen und dahinter aus dem Theater bis zur Fischergrube. Beide sind durch ein Foyer, im Erdgeschoß das Parkett-Foyer, im Obergeschoß das Haupt-Foyer, mit einander verbunden. Die Saalbau-Gruppe nimmt die volle Ausdehnung der Entwicklung des Baues an der Becker-Grube ein. Im Erdgeschoß erfolgt in der Mitte durch eine geräumige Kassenhalle der Zugang zum Theater; links davon in der Richtung des Eintretenden liegt der Zugang zu den Saalbauten des Obergeschosses, bestehend in einer Vorhalle und dem auf sie folgenden Saal-Vestibül, an welches sich die geräumige Saal-Garderobe anschließt, von der aus eine breite zweiarmige Treppe, unter welcher Toiletten liegen, zum Obergeschoß führt. Neben der Haupttreppe wurde eine kleine Diensttreppe angeordnet. Rechts vom Theater-Eingang wurde, mit besonderem Zutritt von der Straße, das Theater-Restaurant angelegt, hinter welchem sich die untere Anrichte befindet, von der aus zugleich die Bedienung der oberen Anrichte für die Säle und das Theater-Foyer stattfindet. Sowohl am westlichen wie am östlichen Ende dieses Bauteiles befinden sich Durchfahrten zu den geräumigen Höfen, die das Zuschauerhaus seitlich begleiten. Von der östlichen Durchfahrt aus ist ein weiterer Zugang zu den Sälen geschaffen. Diese reihen sich im Obergeschoß zu einer eindrucksvollen Flucht aneinander. Den Sälen ist eine 5 m breite und 31 m lange Wandelhalle vorgelagert; diese wird in ihrem östlichen Teil zu einem abschließbaren Raum, der durch die Treppe von der östlichen Durchfahrt

aus zugänglich ist und so die getrennte Benutzung der Gruppe kleiner Säle am östlichen Ende der Flucht ermöglicht. Der Hauptsaal liegt in der Mitte; eine Orchester-Nische schließt ihn nach Westen ab. Zu beiden Seiten neben dieser Nische befinden sich Zugänge zu dem westlichen kleinen Saal. Der Haupt-Festsaal hat etwa 20 m Länge und 13,2 m Breite, seine Höhenentwicklung erreicht 12 m; seine Längsachse folgt parallel der Beckergrube. Drei große Flügeltüren verbinden ihn mit der Wandelhalle und ermöglichen bei großen Festen die gemeinsame Benutzung der Säle und des Theater-Foyers. Die Toiletten befinden sich an beiden Enden der Wandelhalle.

Der Theaterbesucher gelangt nach Durchschreitung einer dreiteiligen offenen Vorhalle in die Kassenhalle, in welcher, was bemerkenswert ist, die beiden Kassen einseitig aus dem Strom der Theaterbesucher herausgerückt sind. Durch einen geräumigen Windfang betritt man das 14,7 m breite und 10 m tiefe Parkett-Foyer, von dem aus eine in drei Teile gegliederte marmorne Freitreppe in den Wandelgang des Parketts führt, dem rechts und links in voller Länge des Zuschauerraumes die Garderoben und neben ihnen die Toiletten angefügt sind. Vom Parkett-Foyer aus führen Treppen zum zweiten und dritten Rang, während der erste Rang durch Treppen vom Parkett-Umgang aus zugänglich ist. Die Wandelgänge haben in allen Rängen eine Weite von 3,8 m. Ueber dem Parkett-Foyer liegt das Haupt-Foyer. Auf die vereinte Benutzung der Theaterräume mit den Sälen, die der Anlage einen so großen Zug verleiht, der nur in vereinzelten Theatern, z. B. Linden-Theater zu Berlin, wiederkehrt, ist schon hingewiesen.

Der Zuschauerraum enthält bei 16 m Breite und 25 m Tiefe 1061 Sitzplätze. Seine Höhenentwicklung erreicht 15 m. Stützenlos steigt er bis zu der Rückwand des dritten Ranges an, allen Plätzen in trefflichster Weise ein freies Sehen auf die Bühne gewährend. Die Form der Decke in Verbindung mit dem Ansteigen der Sitze in den einzelnen Rängen verleiht dem Zuschauerraum eine geschlossene Wirkung, die gleichsam nach dem Bühnenbilde hindrängt. Dadurch entsteht nicht allein eine unmittelbarere Beziehung des Zuschauers zum Darsteller, sondern es wird auch die Akustik wesentlich gehoben. Der Orchesterraum enthält bei 12 m Breite und 5,5 m Tiefe Platz für 68 Musiker und ist mit einer Versenk-Vorrichtung versehen. Hinter dem Zuschauerraum dehnt sich in ganzer Breite der Front an der Fischergrube das Bühnenhaus mit seinen Nebenräumen aus. In der Mittelachse liegt die 20,8 m breite und 15 m tiefe Hauptbühne, gefolgt von einer 8,25 m breiten und 11 m tiefen Hinterbühne. Die Unterbühne ist 5 m hoch, vom Bühnen-Fußboden bis zum Rollenboden beträgt die Höhe 19,6 m. In 5 Bühnengassen von je 2,5 m Entfernung sind Versenkungen angeordnet, von denen die beiden rückwärtigen zur Herstellung von vertieften Gärten, Schluchten, Wasser in großer Fläche gekuppelt werden können. Links von der Bühne befindet sich das große Kulissen-Magazin, begleitet von 2 Diensttreppen und einem geräumigen Aufzug, rechts von der Bühne liegen, zum Teil einen kleinen Hof einschließend, die Räume für Statisten, Chorpersonal, Solisten, Regisseure usw. Im Erdgeschoß des Bühnenhauses verbindet eine Durchfahrt den östlichen und den kleinen Hof mit der Fischergrube. Auch in der Raumgruppe für das Personal verbinden zwei Treppen die einzelnen Geschosse untereinander und erhöhen die Sicherheit der Bühnenmitglieder. —

(Schluß folgt.)

Mitteilungen über die Bahnhofsbauten in Leipzig, im Besonderen über den sächsischen Teil dieser Bauten.

Von E. Toller, Finanz- und Baurat in Leipzig. (Schluß aus No. 40.)

Was nun den Bau des Empfangsgebäudes anbetrifft, so haben die beiden Eisenbahnverwaltungen Preußens und Sachsens bekanntlich im Oktober 1906 einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für das neue Empfangsgebäude unter deutschen Architekten öffentlich ausgeschrieben. Die Entwürfe waren bis zum 15. April 1907 einzureichen. Es gelangten 76 Entwürfe zur Vorlage, von denen jedoch keiner den ausgesetzten I. Preis erhalten konnte. Das Preisgericht, das im Juni 1907 zu Leipzig zusammentrat, erkannte vielmehr zweien der eingereichten Entwürfe je einen gleichwertigen Preis unter Zusammenlegung der im Programm für den Wettbewerb vorgesehenen I. und II. Preise in Höhe von je 12 500 M. zu.*) Die Verfasser dieser beiden Entwürfe waren die Architekten Kröger - Berlin und Lossow & Kühne - Dresden. Außerdem wurden zwei weitere III. Preise von je 7500 M. verteilt und sechs der Entwürfe für je 1000 M. angekauft, sodaß den Staatseisenbahn-Verwaltungen insgesamt 10 der eingegangenen Entwürfe zur Verfügung stehen.

Unter Berücksichtigung des Ergebnisses dieses Wettbewerbes und der dabei erhaltenen Anregungen und unter besonderer Anlehnung an den preisgekrönten Entwurf der Hrn. Architekten Lossow & Kühne in Dresden ist hierauf eine neue Entwurfsskizze für das Empfangsgebäude durch die sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung, der vertragsgemäß die Leitung des Baues des Empfangsgebäudes nebst der Bahnsteighalle obliegt, bearbeitet worden, wobei zugleich den verschiedenen Forderungen, die bei den Verhandlungen zwischen den beiden Eisenbahn - Verwaltungen Preußens und Sachsens nachträglich noch gestellt worden sind, Rechnung getragen wurde.

*) Vergl. die Berichte über den Wettbewerb „Deutsche Bauzeitung" Jahrg. 1907, Seite 331 u. ff.

Dieser Entwurf für die Grundrißgestaltung des Gebäudes ist alsdann zur weiteren Durcharbeitung und im besonderen zur Aufstellung der Entwürfe für die Schauseiten und für die Innenarchitektur den Hrn. Arch. Lossow & Kühne in Dresden übermittelt worden, die inzwischen von den beiden Staatsregierungen Preussens und Sachsens zur Mitwirkung bei dem Bau des Empfangsgebäudes Leipzig ausgewählt worden waren. Der neue Vorentwurf für die Gestaltung der Grundrisse, sowie der Schauseiten und der Schnitte des Empfangs-Gebäudes liegt zurzeit den beiderseitigen Ministerien zur Genehmigung vor. Er ist dargestellt in den beiden Grundrissen Abbildung 9 und 10 (S. 291), sowie in der Hauptansicht Abbildung 11. Nach demselben soll das Gebäude aus einem 171 m breiten Mittelbau bestehen, an den sich beiderseits Eck- und Flügelbauten anschließen, und bei einer Gesamtfrontlänge des Gebäudes am Vorplatz von 298 m und einer Länge der Seitenflügel von je 90 m nachstehende Raumordnung erhalten:

Geschoß in Vorplatzhöhe: Es sind zwei Eingangshallen mit je 1100 qm freier Grundfläche, die von dem Vorplatz sowohl von vorn, als auch von der einen Seite zugänglich sind, vorgesehen, von denen die westliche nach den preußischen, die östliche nach den sächsischen Anlagen führt. Zwischen diesen beiden Eingangshallen sind die Abfertigungsstellen für das abgehende Gepäck mit einem davor liegenden 12,55 m breiten Gang so angeordnet, dass sie noch zum Teil in die Eingangshallen hineinragen.

In den Eingangshallen befinden sich rechts und links zunächst den Eingängen die Fahrkartenschalter. Neben den nach den Bahnsteigen führenden 10 m breiten Treppen liegen die Räume für das Handgepäck. In dem an den Mittelbau sich westlich anschließenden Flügelbau sind vorgesehen die Räume für Polizei, Friseur und Baderäume, Verkaufsstände, Abortanlagen, die preußische Stationskasse, und am Blücherplatz der Ausgang für die mit den preußischen Bahnlinien ankommenden Reisenden mit Gepäck, sowie die Räume

für die Abfertigung des ankommenden Gepäckes, für die Paketfahrt, für die Steuer, ferner verschiedene Diensträume, sowie am Nordwestende des Seitenflügels unter dem preußischen Randbahnsteig die Räume für die Auswanderer-Registratur.

Bahnhofsdienst und im östlichen Seitenflügel den Ausgang für die mit den sächsischen Linien ankommenden Reisenden nebst Räumen für die Abfertigung von ankommendem Gepäck, für die Paketfahrt, für die Steuer und verschiedene Diensträume.

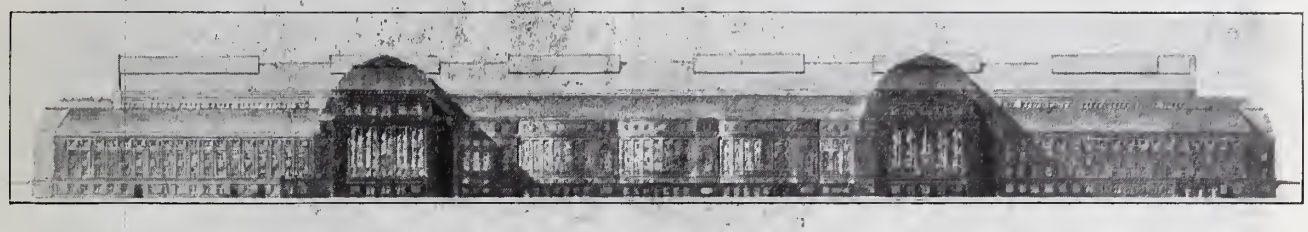
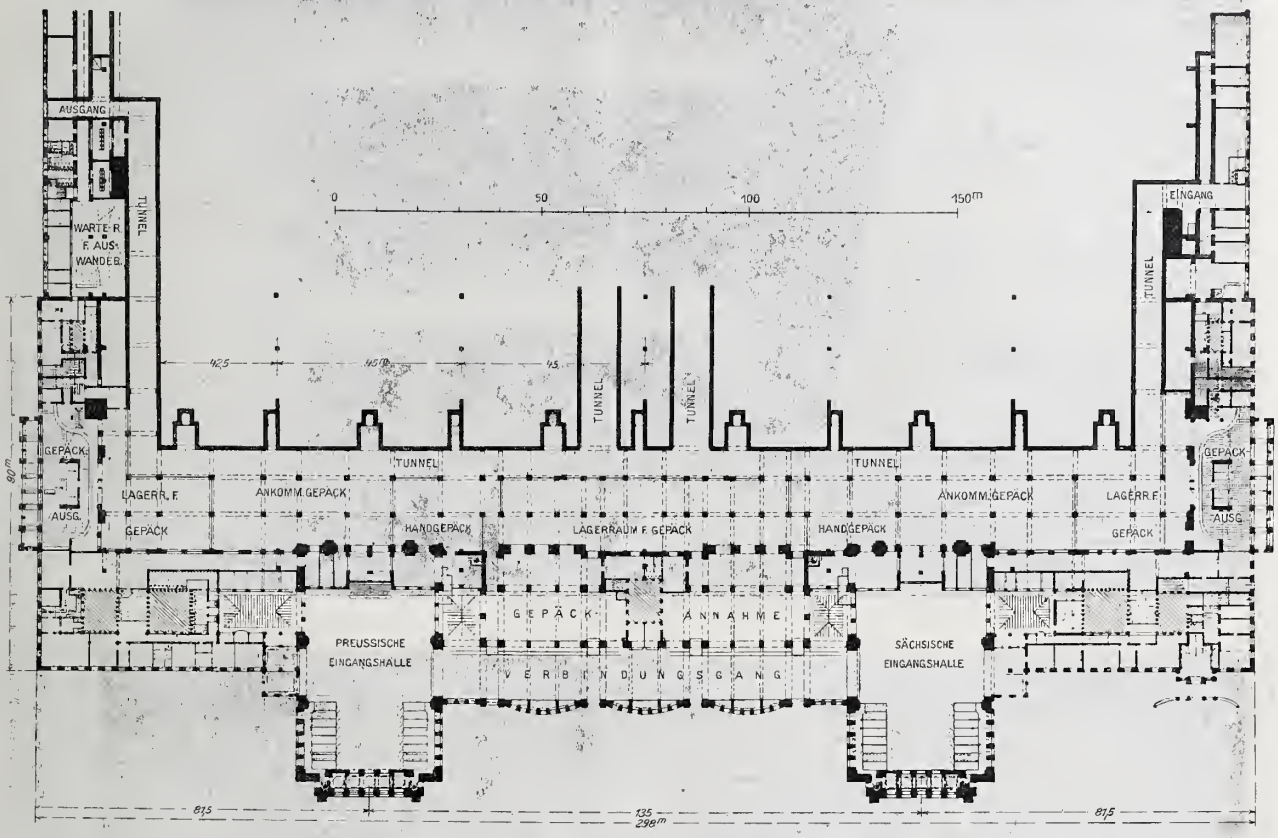
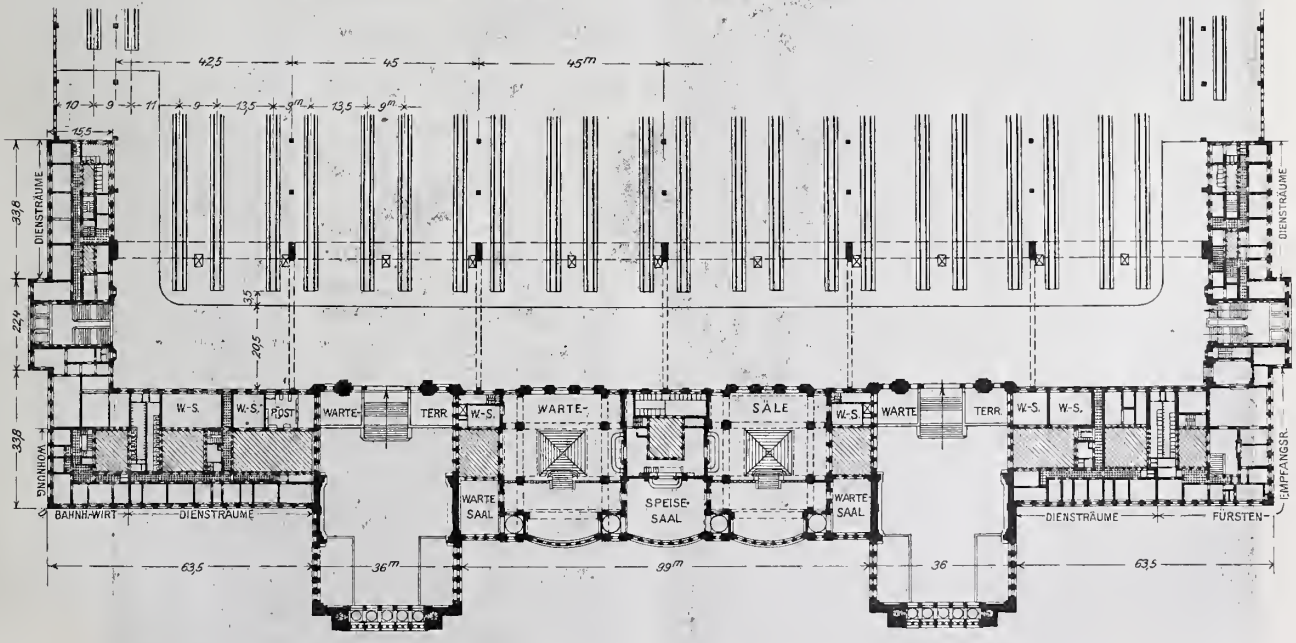


Abbildung 11. Hauptansicht des Empfangsgebäudes nach dem neuesten Entwurf der Architekten Lossow & Kühne in Dresden.



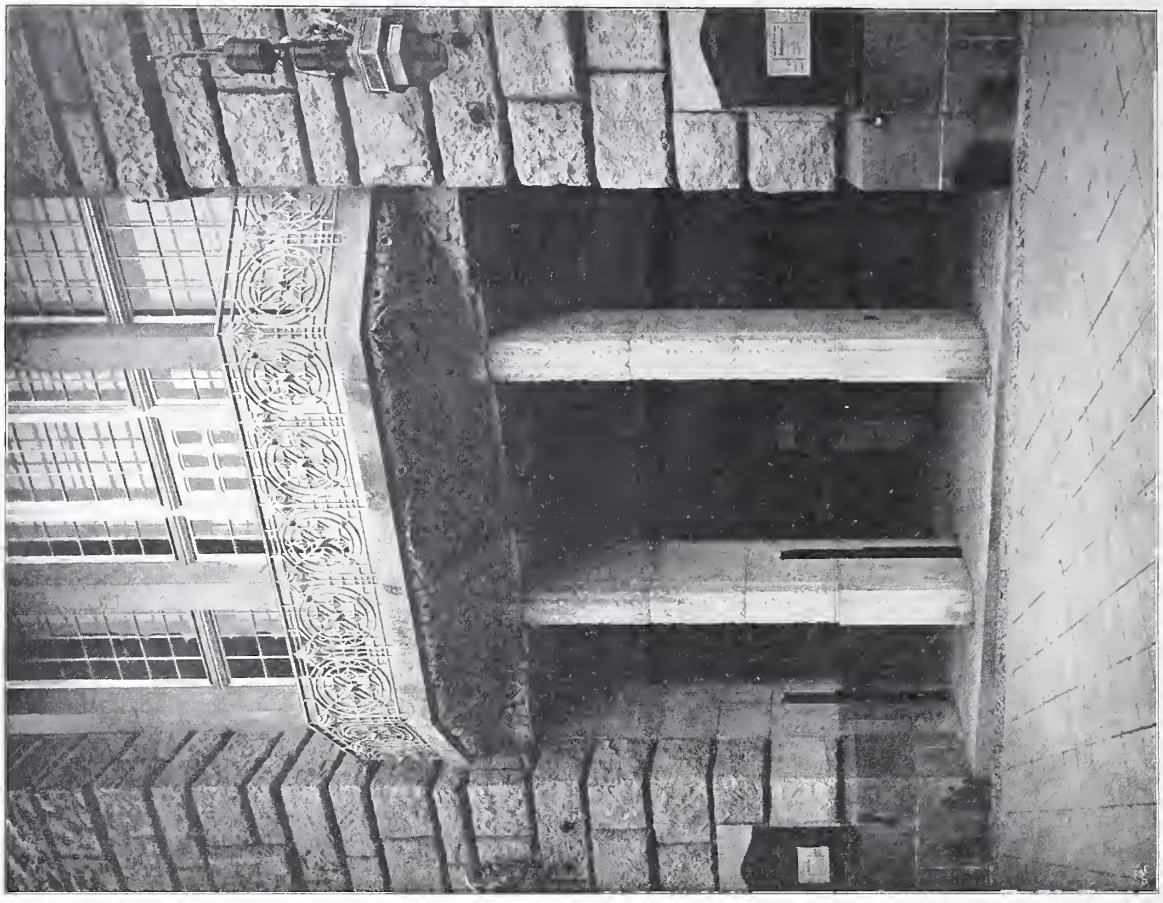
Abbildungen 9 und 10. Grundrisse in Vorplatz- bezw. Bahnsteighöhe.



Der östlich an den Mittelbau sich anschließende Flügelbau enthält ebenfalls Friseur- und Baderäume, Verkaufsstände und Abortanlagen, im Eckbau den Aufgang nach den Fürstenzimmern, sowie Räume für den

Im Geschoss in Bahnsteighöhe — d. i. 4 m über dem Vorplatz — wird der Mittelbau in der Hauptsache durch die vom Querbahnsteig zugänglichen Warteräume mit Schankbetrieb nebst den dazugehörigen Schank-

und sonstigen Nebenräumen eingenommen. Die beiden Wartesäle I. und II., sowie III. und IV. Klasse nebst Nebenräumen, als Abteilungen für Frauen und Nichtletztere, sowie die nach dem Vorplatz zu gelegenen Teile der großen Wartesäle liegen 2 m höher als der Querbahnsteig, damit der vor den Gepäck-Annahmen



Eingang zum Theater.

Ansicht der seitlichen Einfahrt.

Das neue Stadttheater in Lübeck.
Architekt: Professor Martin Dülfer (B. D. A.) in Dresden.

raucher, haben je eine Grundfläche von 1100 qm, der zwischen diesen beiden Sälen nach dem Vorplatz zu gelegene Speisesaal hat eine Fläche von 300 qm. Der in dem Geschoß in Vorplatzhöhe befindliche 12,55 m breite Gang eine Geschoßhöhe von 6 m erhält und so die Möglichkeit besteht, noch über den Vordächern

der Eingangstüren Fenster zur Belichtung des Ganges und der Gepäcktafeln einbauen zu können.

In dem westlichen Flügelbau sind angeordnet zunächst der Eingangshalle die Posträume, von dem Quer-Bahnsteig über die in der westlichen Eingangshalle befindliche Terrasse aus zugänglich; hieran schließen sich die Warteräume ohne Schankbetrieb und Diensträume der preußischen Verwaltung, wie Bahnhofs-Verwaltung, Fundbureau, Aufenthaltsräume für Bahnhofs-Personal und im Seitenflügel der Ausgang von der Bahnsteighalle nach dem Blücherplatze zu.

Ansicht des Kassen-Vestibüls.

Ansicht des Parkett-Foyers.

Das neue Stadttheater in Lübeck. Architekt: Professor Martin Dülfer (B. D. A.) in Dresden.

Im östlichen Flügelbau liegen zunächst der Ein-

gangshalle Warteräume ohne Schankbetrieb, hieran schließen sich Diensträume der sächsischen Verwaltung, als: Bahnhofsinspektion, Aufenthaltsräume für das Bahnhofspersonal u. s. f., sowie im Eckbau die Räume für fürstliche Herrschaften und im Seitenflügel der Ausgang vom Querbahnsteig nach der Ostseite des Vorplatzes, endlich Arzt- und Krankenzimmer, sowie Betriebsräume.

Die weiteren Obergeschosse werden im Mittelbau zumeist von den durchgehenden Wartesälen in Anspruch genommen; nur in der Mitte des Baues sind über den Schank- und Nebenräumen im 1. und 2. Obergeschoß über Bahnsteighöhe Vorratsräume für den Wirt, in dem darüber gelegenen Zwischen-Geschoß die Wirtsküche nebst den erforderlichen Wirtschafts- und Nebenräumen und im Dachgeschoß die Wohn- und Schlafräume des Küchenpersonals vorgesehen. Die Wirtschaftsräume der Bahnhofswirtschaft in den Obergeschossen werden mit den im Kellergeschoß angeordneten übrigen Wirtschaftsräumen, sowie mit den Schankräumen an den Wartesälen durch Aufzüge verbunden werden.

In den beiderseitigen Flügel- und Seitenbauten sind in dem 1. und 2. Obergeschoß über Bahnsteighöhe weitere Diensträume der beiden Verwaltungen, mehrere Wohnungen für Bahnhofsbedienstete, sowie Sitzungszimmer, Uebernachtungszimmer für Oberbeamte und Aufenthalts- und Schlafräume für das Zugpersonal nebst Nebenräumen, als Bäder, Waschräume, Trockenzimmer, Schrank- und Speiseräume untergebracht.

Das Empfangsgebäude wird einschließl. der Lichthöhe eine Grundfläche von 16100 qm bedecken, von der 15600 qm überbaut sind, und einen umbauten Raum – von Kellersohle bzw. Erdgeschoß-Fußboden bis Haupt-Gesims-Oberkante gerechnet – von rd. 250900 cbm besitzen.

Da der neue Hauptbahnhof Leipzig, wie bereits erwähnt, in der Hauptsache auf das Gelände des Thüringer, Magdeburger und Dresdener Bahnhofes zu stehen kommt, so kann der Bau nur stückweise nach Freiwerden der betreffenden Bauplätze durchgeführt werden. Innerhalb des ersten Bauabschnittes bis Ende 1907, so wie im Jahre 1908 sind auf dem Hauptbahnhof sächsischerseits fertiggestellt worden, bezw. sind im Bau so weit vorgeschritten, daß die Vollendung im Jahre 1909 erfolgen wird: Die Anlagen für den Güterverkehr, der neue Maschinenbahnhof, das Verwaltungs- und Dienstgebäude II, die Hälfte des Verwaltungs- und Dienstgebäudes I an der Brandenburger Straße, ein großer Teil der Schleusenanlagen, Schüttungen und Sicherheits-Einrichtungen. Von den Hochbauten sind besonders zu erwähnen das neue Rundheizhaus nebst Nebenanlagen und das Lagerhaus.

Das neue Rundheizhaus steht in dem ehemaligen Rohrteiche, dessen kiesiger Untergrund eine Gründung der Anlagen in geringer Tiefe unter der Teichsohle gestattete. Die 3,85 m hohe Gründung der Umfassungen des Hauses sowohl als auch der Arbeitsgruben in und vor dem Heizhause, sowie für die Drehscheibe ist bei dem Bau in Form von Erdbögen in Stampfbeton zur Herstellung gelangt, vergleiche die in No. 40 vorausgeschickten Abbildungen 7 und 8. Die Ausführung wurde von der Bauunternehmung Robert Berndt Söhne in Dresden bewirkt. Die Umfassungen des Heizhauses sind mit Ausnahme der Vorderwand, in der die Einfahrtstore liegen, in Ziegelmauerwerk hergestellt worden. Die Vorderwand ist in Eisenbeton zur Ausführung gelangt, damit die Zwischenpfeiler zwischen den Toren bei größter Standfestigkeit möglichst schmal angelegt werden konnten.**) Die Dachkonstruktion ist in Holz mit hölzernen Zwischensäulen und Eindeckung mit Dachpappe hergestellt. Die Ausführung der Maurer- und Zimmererarbeiten geschah durch die Firma Gerstenberger & Döhler in Dresden, die der Beton-Eisenwand durch die Firma Max Pommer in Leipzig.

Südwärts vom Rundheizhause liegt die Bekohlungs-Anlage, bestehend aus einem Kohlenschuppen und einer Kohlenladebühne mit elektrisch betriebenem Drehkran, mit dem die Ueberladung der Kohlen nach den Tendern der Maschinen bewirkt wird. Nordwestwärts vom Rundheizhause ist das Heizhaus-Verwaltungsgebäude, enthaltend die Diensträume der Heizhaus-Verwaltung und Uebernachtungs- und Aufenthaltsräume, sowie Trocken- und Baderäume für das Lokomotiv-Personal und ein Magazingebäude mit Gleisanschluß, östlich der Wasserturm mit Zisterne von 400 cbm Fassungsraum für die Wasserversorgung des Maschinen-Bahnhofes erbaut.

Das Lagerhaus ist ein Eisenbetonbau mit Keller-Geschoß, Erd- und drei Obergeschossen, vergl. die Abbildungen 3—6 in No. 40. Die Geschoßflächen betragen insgesamt 7800 qm mit 12800 t Tragfähigkeit, sodaß bei Vollbelegung der Geschosse unter Berücksichtigung der freizuhaltenden Gänge rund 9000 t Waren aller Art gelagert werden können. Die einzelnen Geschosse des Lagerhauses sind durch elektrisch angetriebene Aufzüge unter einander verbunden; außerdem sind auf der Straßenseite noch zwei ebenfalls elektrisch angetriebene Ladekrane mit Ladeluken angeordnet.

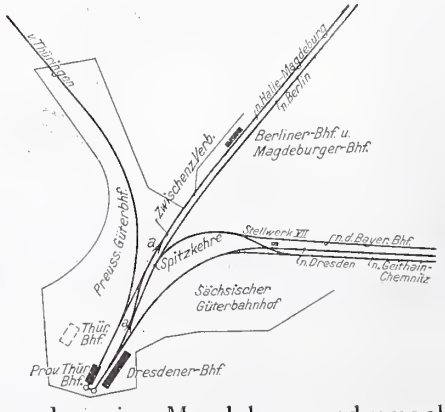
Die Umfassungen des Lagerhauses sind in Ziegel-Mauerwerk mit Isolierschichten hergestellt, damit für die Lagerräume eine möglichst gleichmäßige Temperatur erzielt wird. In der Mitte des Lagerhauses sind die Verwaltungsräume für das Lagerhaus sowie Diensträume für die Zollverwaltung und einige Kontorräume für Lagerinteressenten und für die öffentliche Konditionier-Anstalt angeordnet und am Ostende eine ebenfalls unterkellerte Rampe mit einem Drehkran zur Ueberladung schwerer Gegenstände, sowie am Südende der Zollschuppen von 1050 qm Grundfläche angebaut, bei dessen Dachüberbau ein Holzbogendach, System Stephan, zur Ausführung gelangte.

Die Beheizung der verschiedenen Verwaltungs- und Lagerräume, im besonderen der Keller, die für Wein- und Oellagerungen eingerichtet sind, erfolgt durch eine im Mittelbau eingebaute Zentralheizung. Alle weiteren Einzelheiten sind aus den in No. 40 vorausgeschickten Abbildungen ersichtlich. Die Ausführung des Eisenbetonbaues erfolgte durch die Firma Odorico in Dresden.

Vom Oberbau sind die zur Inbetriebstellung der vorgenannten Anlagen nötigen Gleise und Weichen, sowie die neuen Hauptgleise der Leipzig—Hofer Verbindungsbahn und der beiden Linien Leipzig—Dresden und Leipzig—Geithain von Osten her bis in die Nähe der Stellerei VII zur Auslegung gekommen.

Von diesem Punkte schwenken die Gleise der erstgenannten Verbindungsbahn vorübergehend nach der sogenannten Kehrspitze ab, mittels der die Verbindung nach dem Berliner Bahnhof aufrecht erhalten ist. Die Kehrspitzen-Anlage (vergl. die Planskizze Abbildung 12) wurde am 16. Nov. 1906 in Betrieb genommen. Die Gleise der Linien Leipzig-Dresden und Leipzig—Geithain dagegen sind zu einem Haupt-Gleispaare vereinigt und nach den Bahnsteig-Anlagen des alten Dresdener Bahnhofes geführt. Für die Durchführung der Kurswagen der Richtung Dresden—Leipzig—Magdeburg und umgekehrt ist eine zwischenzeitliche Gleisverbindung zwischen dem Dresdener Bahnhof und dem Berliner Bahnhof als provisorischen Magdeburger Bahnhof über die vorgenannte Kehrspitze hergestellt und am 1. Oktober 1907 eröffnet worden, während die Durchführung der Kurswagen der Richtung Dresden—Leipzig—Thüringen und umgekehrt mittels der an den Südenden des Dresdener Bahn-

Abb. 12. Provisorische Kehrspitzen-Anlage.



**) Anmerkung der Redaktion. Die Einzelheiten einer ähnlichen Eisenbeton-Ausführung einer Heizhaus-Vorderwand in Chemnitz sind in unseren „Mitteilungen", Jahrg. 1908 Seite 113, wiedergegeben.

hofes und des provisorischen Thüringer, ehemaligen Magdeburger Bahnhofes befindlichen Lokomotiv-Drehscheiben erfolgt. Die Verlegung des Thüringer Verkehres fand am 15. Oktober 1907 statt.

Die Bauten der preußischen Verwaltung sind in gleicher Weise vorgeschritten, die Anlagen des Güterbahnhofes sind zumeist fertiggestellt oder werden im Jahre 1909 zur Vollendung kommen und der Bauplatz für das neue Empfangsgebäude ist freigelegt.

Der jetzige Betriebszustand des Dresdener Bahnhofes wird voraussichtlich bis zum Spätsommer des Jahres 1912 beibehalten, d. i. bis zu demjenigen Zeitpunkt, zu dem die Ausführung des neuen Empfangs-Gebäudes und der Bahnsteighalle, die von Westen aus, also von der preußischen Hälfte aus beginnen muß, so weit vorgeschritten ist, daß auch die Züge der Dresdener und der Geithainer Linie auf den ersten fünf sächsischen Bahnsteiggleisen abgefertigt werden können.

Alsdann wird auch der Dresdener Bahnhof als letzter der drei alten Bahnhöfe zum Abbruch gelangen und der Weiterbau des Empfangs-Gebäudes und des sächsischen Teiles der Bahnsteig-Anlagen und der Bahnsteighalle bewirkt werden, so daß die Fertigstellung der Gesamtanlage im Jahre 1914 zu erwarten ist. —

Das Hochwasser der Elbe vom Februar 1909.

Von Wasser-Bauinspektor O. Höch in Hamburg. (Schluß.)

Was die Tätigkeit der Eisbrecher bei dieser Eisperiode betrifft, so waren sie vom 28. Dez. vor. J. an ununterbrochen, solange überhaupt Eis vorhanden war, im Mündungsgebiet der Elbe tätig und hielten die Vorflut offen. Am 4. Febr. wurde die Aufeisung der festen Decke stromaufwärts begonnen, konnte aber zunächst des niedrigen Wasserstandes wegen nur mit den 4 kleineren Eisbrechern der Elbstrom-Bauverwaltung in Angriff genommen werden. Erst am 3. Febr. konnten die 3 größeren Dampfer folgen. Die untere Strecke mit ihrer glatten Eisdecke wurde schnell aufgebrochen, die 3 Eisversetzungen oberhalb Dömitz waren jedoch schon von solcher Mächtigkeit, daß hier nur Tagesleistungen von 2—3 km zu verzeichnen waren. Die dann folgende Eisdecke bis unterhalb Wittenberge verursachte wieder geringere Schwierigkeit. Im Durchschnitt wurden auf der Strecke von Lauenburg bis Wittenberge Tagesleistungen von 10 km erreicht.

Die Mächtigkeit der Eismassen in der Havelgegend verhinderte das Vorwärtsdringen derart, daß an 2 Tagen mit 7 Eisbrechern nur je ein Fortschritt von 150 m erreicht wurde. Immerhin betrug die Durchschnittsleistung auf der Strecke Wittenberge—Sandau noch 4 km täglich. Zwar wurden an einigen Stellen, so bei der Dömitzer Brücke und bei Werben, Pioniere zu Sprengungen hinzugezogen. Das geschah aber mehr zur Beruhigung des Publikums, um zu zeigen, daß kein Mittel unversucht gelassen werde. Einen nennenswerten Erfolg haben diese Sprengungen jedoch nicht gehabt. Und so hat denn diese Periode wieder gezeigt, was den Kundigen längst bekannt war, daß nach dem heutigen Stande der Eisbrech-Technik einzig und allein die Eisbrecher das geeignete Mittel sind, die oft auf hunderte von Kilometern sich ausdehnenden Eisdecken der Ströme schnell zu beseitigen.

Für die Deichverteidigung und jegliche Hilfeleistung in Eis- und Hochwasser-Gefahren am Lande haben sich dagegen auch diesmal die Pioniere auf das glänzendste bewährt. Als ein Beweis für die Leistungsfähigkeit der verhältnismäßig doch nur kleinen Eisbrech-Dampfer gegenüber der Tätigkeit der Pioniere diene folgendes Beispiel aus der vergangenen Eisperiode: Bei Dömitz haben die Pioniere bei der dortigen Eisversetzung mehr als einen Tag gebraucht, um eine Rinne von rd. 100 m Länge und 30 m Breite zu schaffen, während die bei dieser Arbeit hinzukommenden Eisbrecher an diesem Tage im ganzen die Eisdecke auf 4 km Länge in voller Breite des Flußbettes brachen.

Im Jahre 1895 betrug die durchschnittliche Tagesleistung der Eisbrecher 8 km und die Maximalleistung 17 km. Im Februar d. J. sollen sogar Zeitungsnachrichten zufolge Tagesleistungen von 16—28 km erzielt worden sein. Solche Leistungen sind allerdings nur möglich bei einer festen, aus Kerneis bestehenden Eisdecke, bei der große Schollen abbrechen; bei einer aus Schnee-Eis bestehenden Decke oder gar bei einer aus solchem Eis bestehenden Versetzung findet nur ein geringes Abbröckeln bei jedem Stoß der Eisbrecher statt und der Erfolg ist ein geringerer. Das letztere war in diesem Jahre auf großen Strecken und ganz besonders in der Havelgegend der Fall.

Da die besprochene Hochwasserwelle nur sozusagen eine Vorwelle war, das eigentliche Frühjahrs-Hochwasser aber noch bevorstand, so mußte mit größter Beschleunigung eine vorläufige Schließung der Deichbruchstelle in Angriff genommen werden, da bei der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit von etwa 4 Wochen bis zum Herannahen des Frühjahrs-Hochwassers an eine endgültige Schließung nicht zu denken war. Man hat daher um die Bruchstelle außendeichs einen provisorischen Damm mit aus dem Vorland gewonnenem Boden gezogen und gleichzeitig hat die Elbstrom-Bauverwaltung 3 Eimer- und 2 Spülbagger dorthin verlegt, um mit Baggerboden den tiefen Kolk an der Deichbruchstelle bis Geländehöhe vollzuspülen. Durch das Spülen wird noch der Vorteil erreicht, daß etwa in dem alten Elbbett noch sitzender Schlamm herausgespült wird und der neue Deich auf dem eingeschlemmten Sand eine feste Unterlage erhält.

Die Fertigstellung des provisorischen Dammes ist am 21. März gelungen und damit in außerordentlich kurzer Zeit und unter besonderen Schwierigkeiten — lag doch bei Beginn das Vorland noch vollbedeckt von Eis und war der Boden noch gefroren — ein bedeutendes Stück Arbeit geleistet worden. Zu diesem Erfolg hat jedenfalls das hierbei angewendete Prinzip der Prämienzahlung an den Unternehmer für jeden Tag früherer Fertigstellung wesentlich beigetragen. Nach Ablauf des Frühjahrs-Hochwassers wird man dann an die Wiederherstellung des Deiches gehen und zu einer sachgemäßen Ausführung im Laufe des Sommers genügend Zeit zur Verfügung haben.

Legen wir uns zum Schluß die Frage vor: „Was kann geschehen, um nach menschlichem Ermessen dem Wiedereintritt einer solchen Katastrophe nach Möglichkeit vorzubeugen?“

Was zunächst den Schutz gegen das Hochwasser allein anbetrifft, so wird man an den Bau einer großen Anzahl von Staubecken im oberen Gebiet der Elbe und ihrer Nebenflüsse denken können, welche den Zweck haben, große Wassermengen bei Hochfluten aufzuspeichern, sie zurückzuhalten und erst später bei kleinen Wasserständen im Strom diesem wieder zuzuführen. In Böhmen sind bereits 8 derartige Staubecken ausgeführt, im Harz und im Quellgebiet der Saale verschiedene und zwar von nicht unerheblichem Fassungsraum — das Okerbecken z. B. soll 24 Mill. cbm fassen — geplant; nehmen wir an, daß bei genauerer Untersuchung noch mehr Stellen sich finden lassen, die zur Anlage von Staubecken geeignet sind. Was will aber der Fassungsraum all dieser Becken sagen, wenn man bedenkt, daß die Elbe oberhalb der Havelmündung beim höchsten Hochwasser innerhalb 24 Stunden 375 Mill. cbm Wasser abführt. Um einer solchen Wassermenge einen wesentlichen Teil zu entziehen, müßten Staubecken in Größe von Seen angelegt werden. Es kommt noch hinzu, daß das Quellgebiet der Elbe in Oesterreich liegt und dieses Land schwerlich geneigt sein dürfte, zur Vermeidung der Hochwassergefahren an der unteren Elbe Geldmittel aufzuwenden. Eine nennenswerte Verminderung der Hochwassergefahr durch Senkung des Hochwasserscheitels mittels Staubecken läßt sich jedenfalls bei der Elbe nicht erreichen.

So wird man darauf bedacht sein müssen, den Zustand der Deiche noch weiter zu verbessern. Zu diesem Zweck hat die Elbstrom-Bauverwaltung in den letzten Jahren 2 Spülbagger beschafft, mit denen sie das in der Elbe im Interesse der Verbesserung der Schiffbarkeit gewonnene Baggergut in Kolke, Schlenken, alte Elbarme hinter dem Deich befördert. Mehr zu tun ist sie als Strombau-Behörde nicht in der Lage. Eine weiter gehende Verstärkung der Deiche durch Anschüttung von Bermen wird Sache der Deichverbände sein.

Bei Schöneberg unterhalb Werben bei km 442 ist eine solche Anschüttung hinter dem Deich im vergangenen Sommer vorgenommen worden, die sich auf mehrere hundert Meter erstreckt. Sie ist jedoch nur wenig über Binnenlandshöhe hochgeführt; eine weitere Erhöhung am Deichfuß wäre mit dem Spülbagger ohne jegliche Mehrkosten ausführbar gewesen und würde jedenfalls für den Deich eine ganz bedeutende Verstärkung herbeiführen.

Was sodann den Schutz gegen Eisgefahren betrifft, so läßt sich die Flotte der Eisbrechdampfer noch etwas vermehren, damit es möglich wird, schon etwas früher als jetzt den Eisaufbruch vom Tidegebiet an in Angriff zu nehmen. Die weiter etwa zu beschaffenden Dampfer werden dann dazu Verwendung finden müssen, hinter der voraufgehenden aktiven Flotte jederzeit die Vorflut offen zu halten, damit jene nicht in die Gefahr gerät, durch neue Schließung der Eisdecke in ihrem Rücken zur Untätigkeit verurteilt zu werden.

Die Bildung einer festen Eisdecke wird meist durch die im Strom vorhandenen Sandfelder herbeigeführt. Solcher Sandfelder sind nun leider in der Elbe nur allzuviele vorhan-

den; in jeder Krümmung auf dem konvexen Ufer eins und in den längeren geraden Strecken infolge des Serpentinierens des Stromes deren mehrere. Es wird dahin zu streben sein, diese Sande festzulegen und daneben eine tiefe Rinne zu schaffen, in welcher die Schiffahrt ihre Straße zieht, die aber auch dazu dient, die Eismassen besser abtreiben zu lassen. Das zu erreichen ist die Aufgabe einer Regulierung des Niedrigwasserbettes der Elbe im Rahmen des jetzt ausgebauten Mittelwasserbettes. Sollten der diesjährige Deichbruch und die Ueberschwemmung in der Altmark die Folge haben, die Durchführung des Niedrigwasser-Regulierungs-Planes zu fördern, so würde das Jahr 1909 im Interesse der Schiffahrt und in noch höherem Maße im Interesse der fruchtbaren Niederungen, d. h. der Landwirtschaft, trotz des Unglückes, das es der Altmark gebracht hat, als ein glückliches zu bezeichnen sein. —

Vereine.

Ehrenmitglieder des Architekten-Vereins zu Berlin. In dem Bericht über die Schinkelfeier des „Architekten-Vereins" zu Berlin am 13. März d. J. ist die Ernennung einer Reihe von Ehrenmitgliedern des Vereins erwähnt. Die „Wochenschrift" veröffentlicht nunmehr auch die Begründung, die für weitere Kreise von Interesse sein dürfte. Es wurden ernannt John Belcher, Architekt in London „in Anerkennung seiner hervorragenden Leistungen als Baukünstler und seiner Verdienste um die internationalen Architekten-Kongresse"; Wirkl. Staatsrat und Professor Dr.-Ing. Nikolai von Belelubsky in St. Petersburg „in Anerkennung seiner hohen Verdienste um den Brückenbau und insbesondere um die internationalen Bestrebungen auf dem Gebiete der Materialprüfung"; Peter Josef Hubert Cuypers, Architekt in Amsterdam „in Anerkennung seiner hohen Verdienste sowohl um die Fortschritte in der Architektur, als um das Zusammenhalten der Architekten aller Länder"; Pierre Jérome Honoré Daumet, Architekt in Paris „in Anerkennung seiner ausgezeichneten Leistungen als ausübender Baukünstler und als Lehrer der Baukunst, sowie seiner Verdienste um die internationalen Architekten-Kongresse"; Wirkl. Geh.-Rat und Ob.-Baudir. Karl Hinckeldeyn, Exz. „der uns viele Jahre ein weitblickender, tatkräftiger, arbeitsfreudiger Führer gewesen ist und stets mit glänzendem Erfolge unseren Verein vertreten hat, allezeit darauf bedacht, unser und des gesamten Baufaches Ansehen zu mehren"; Geh. Brt. Prof. Heinrich Kayser, „den hervorragenden Meister, der durch seine Werke kraftvoll beigetragen hat zu dem Aufschwung der Baukunst in der Reichshauptstadt und im Reiche, den langjährigen Vorsitzenden der „Vereinigung Berliner Architekten", der, mit freiem Blick den hohen Wert einmütigen Zusammenhaltens Aller erkennend, mit Eifer und Erfolg die Bestrebungen der deutschen Architektenschaft dauernd gefördert hat"; Wirkl. Geh.-Rat Dr.-Ing. August Schroeder, Exz., „der durch unermüdliche Schaffensfreudigkeit und Anregung zum Schaffen hervorragende Verdienste um das Staats-Eisenbahnwesen und um das Ansehen unseres Faches erworben hat". —

Frankfurter Architekten- und Ingenieur-Verein. In der Versammlung vom 15. Februar 1909 fand eine lebhafte Besprechung statt über das Schicksal der Alten Stadt-Mehlwage beim Dom, deren Erhaltung oder Beseitigung schon seit Jahren eine Streitfrage der Blätter und Vereine bildet. Das Gebäude stammt vom Beginn des XVIII. Jahrhunderts. Die Absicht des Magistrates, es zu einem städtischen Museum auszubauen, hat die Frage aufs neue angeregt. Zwei Heerlager bekämpfen sich, ob diese Erhaltung oder der Abbruch zwecks Ermöglichung einer Trambahn-Linie zwischen der Fahrgasse als Fortsetzung der historischen Mainbrücke durchzuführen sei, welche dem seit der Anlage neuer Brücken etwas verödeten Zentral-Stadtteil neues Leben bringen soll. Diesen Gedanken bekämpft das Mitglied Linnemann vom ästhetischen Standpunkt als Vertreter der Denkmal-Pflege und des Schutzes der ohnehin schon schwer durch unabweisliche Abbrüche geschädigten interessanten Altstadt. Als Vertreter des kulturellen und ideellen Standpunktes bekämpft er die Behauptung des Bezirks-Vereins Altfrankfurt, welcher die Mehlwage einer häßlichen Scheune vergleicht, ihren malerischen Reiz in Gruppierung und Farbe, sowie ihren hohen Wert als Abschluß des Garküchen-Platzes, des letzten Restes der pittoresken Dom-Umgebung völlig verkennend.

An Stelle ihrer einzigen Zusammenwirkung mit dem freilich architektonisch wertvolleren Fürsten-Eck solle ein Loch treten. Der Redner erkennt an, daß dem Verkehr sein Recht werden solle, dies dürfe aber nicht als Deckmantel der Spekulation mißbraucht werden. Hr. Linnemann stellt schließlich eine Resolution in Aussicht, welche dem Magistrat den Schutz des reizenden Gesamtarchitektur-Bildes durch Wiederherstellung der Mehlwage ans Herz legt. (Lebhafter Beifall.) Diesem idealen Standpunkt tritt Hr. Rau entgegen, sich als Vertreter freier, ehrlich prüfender Männer, die Mehlwage aber lediglich als Verkehrs-Hindernis bezeichnend, was der Stadtverordnete Welb schon 1907 getan habe, gestützt auf das Urteil der Kunst-Altertums-Kommission und anderer fachmännischer Autoritäten. Der Heimatschutz solle würdigere Gegenstände wählen, als dieses baufällige, wegen seiner Wertlosigkeit stets schlecht unterhaltene Gebäude. Die Harmonie des Platzes sei längst durch andere Abbrüche zerstört. Die Lücke lasse sich durch Baumpflanzung ausfüllen. Nachdem Redner noch die Bauschäden der Mehlwage eingehend geschildert, verlangt er freie Bahn für den Verkehr als einziges Mittel zur Wiederbelebung der Altstadt. Beiden Rednern dankt der Vorsitzende. An die Besprechung, an der sich verschiedene Mitglieder und eingeladene Vertreter beider Parteien beteiligen, schließt Hr. Linnemann die Verlesung von Briefen von Gabriel v. Seidl, Fr. Thiersch und Th. Fischer-München, sowie Schulze-Naumburg, welche sich sämtlich für Erhaltung der Mehlwage aussprechen. Nachdem noch Hr. Kölle betont hatte, daß sich auch andere Wege, z. B. die Schnurgasse, zur Durchführung der Trambahn finden lassen würden, daß aber die Baumpflanzung keinen Ersatz bieten könne für das Loch, wird eine von Hrn. Linnemann eingebrachte Resolution besprochen des Inhaltes, der Verein möge den Magistrat bitten, das historische Bauwerk zu seiner Erhaltung in guten Stand zu setzen, selbst wenn eine Tramverbindung nach der Brücke nötig sei. Diese Resolution wird bei der Abstimmung mit allen gegen drei Stimmen angenommen. —

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. In der Sitzung vom 11. Mai unter Vorsitz des Hrn. Dr.-Ing. Schroeder sprach Prof. Dr.-Ing. Blum aus Hannover über „Städtebahnen". Zwischen zwei benachbarten Großstädten wie z. B. Glasgow-Edinburgh, Liverpool-Manchester, Köln-Düsseldorf, Heidelberg-Mannheim bestehen äußerst lebhafte Beziehungen im Personenverkehr, die von den vorhandenen Verkehrsmitteln häufig nicht genügend wahrgenommen werden. Als solche Verkehrsmittel kommen zur Zeit nur die Ferneisenbahnen (in Deutschland die Staatseisenbahnen) und die Ueberland-Straßenbahnen in Betracht. Es ist aber zur Befriedigung des starken Verkehrs ein ganz neuartiges Verkehrsmittel notwendig, — die sogenannte Städtebahn —, eine Bahn, die elektrisch betrieben in den Städten die Straßenbahngleise benutzt, außerhalb aber als erstklassige Hauptbahn ausgebildet wird und demgemäß mit hoher Geschwindigkeit betrieben werden kann. Die Städtebahnen werden zweckmäßigerweise nicht von den Ferneisenbahnen, die ganz andere Aufgaben zu erfüllen haben, gebaut, sondern es empfiehlt sich, die Städtebahnen derart zu schaffen, daß sich die jeweils in Betracht kommenden Großstädte mit der Privatindustrie verbinden, sodaß einerseits die Städte den notwendigen Einfluß auf das Unternehmen dauernd behalten, andererseits aber das Risiko vermindert und die Rentabilität sichergestellt wird, weil bei derartiger Ausführung die Erfahrungen der Privatindustrie auf dem gesamten Gebiete des Eisenbahnwesens und des elektrischen Schnell-Verkehrs voll ausgenützt werden. —

Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Denkmal des verstorbenen Oberbürgermeisters Schnetzler von Karlsruhe wurde für Karlsruher Künstler bei 3 Preisen von 500, 300 und 200 M. erlassen. Für die Errichtung des Denkmales, das sich am Zusammenfluß der Kriegstraße und der Beiertheimer Allee, vor der Villa Klose, erheben wird, steht eine Summe von 15000 M. zur Verfügung. —

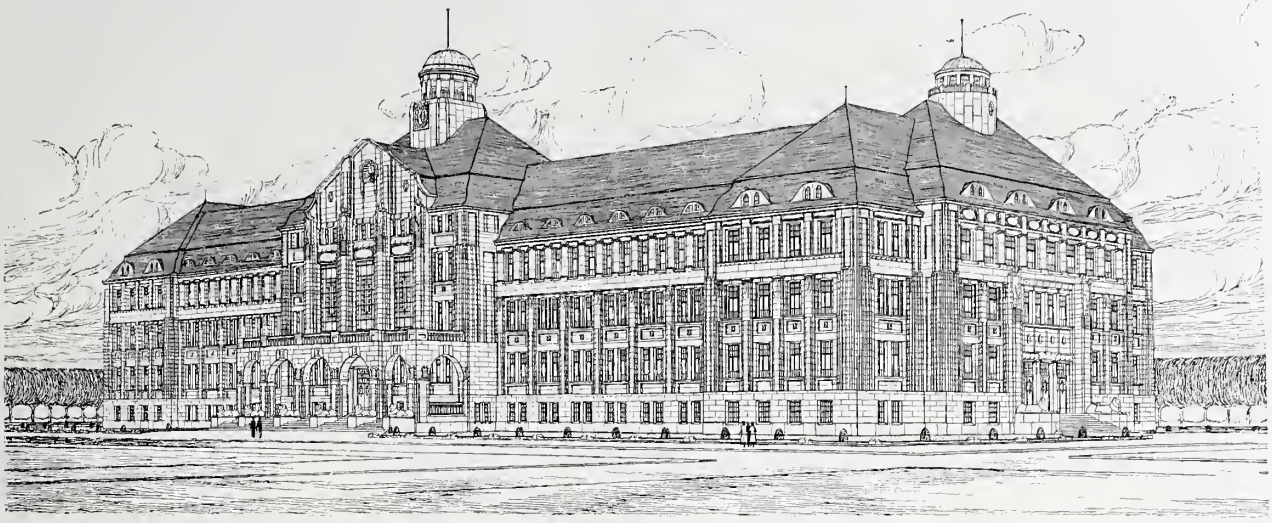
Wettbewerb Realschule Kufstein. Unter 51 Entwürfen wurde keiner des I. Preises für würdig befunden. Es wurden zwei II. und zwei III. Preise verliehen. Die beiden II. Preise fielen an die Hrn. Willy Graf in Stuttgart und Gebr. Ring in Kufstein; die beiden III. Preise an die Hrn. Max Müller in Pforzheim und Kühn & Fanta in Reichenberg. Eine ehrende Anerkennung fanden der Entwurf der Hrn. A. Payr und A. Fritz in Innsbruck, sowie der Entwurf „MCMIX". —

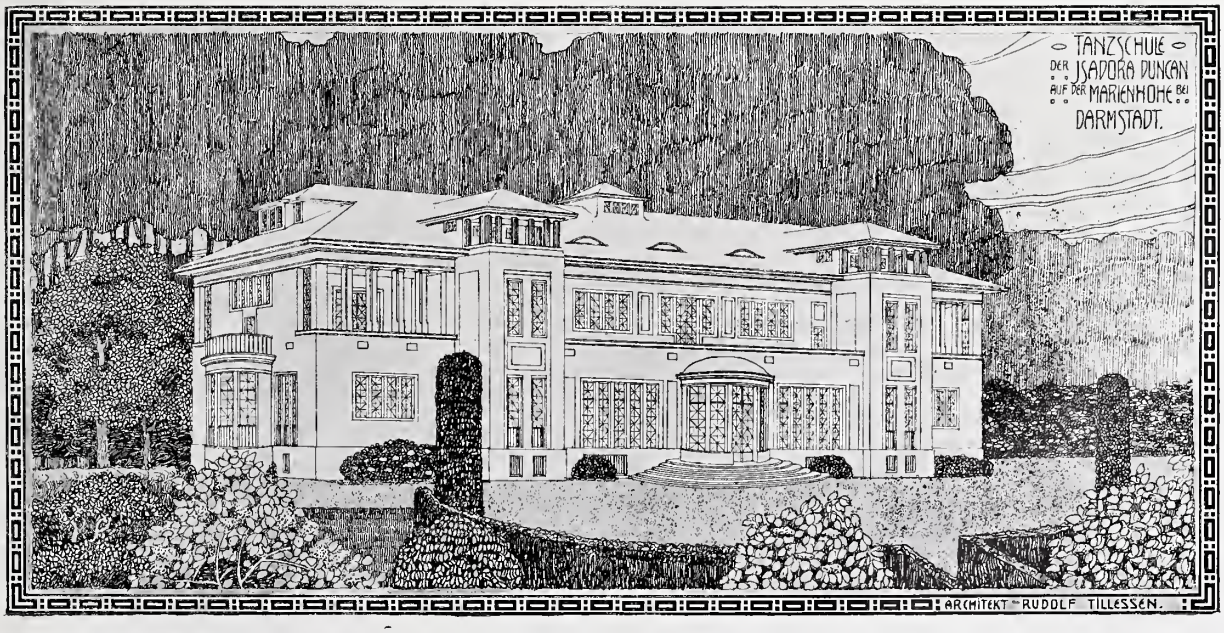
Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für die Ausschmückung des Barbarossa-Platzes in Schöneberg wurde für die Künstler Groß-Berlins mit Frist von 2 Monaten erlassen. 3 Preise von 1000, 800 und 500 M.; für Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe stehen 500 M. zur Verfügung. Es handelt sich um die Aufstellung eines Bildwerkes, für das 25000 M. zur Verfügung stehen. —

Inhalt: Das neue Stadttheater in Lübeck. (Fortsetzung.) — Mitteilungen über die Bahnhofsbauten in Leipzig, im Besonderen über den sächsischen Teil dieser Bauten. (Schluß.) — Das Hochwasser der Elbe vom Februar 1909. (Schluß.) — Vereine. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das neue Stadttheater in Lübeck.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.





AUSSTELLUNGEN VON ORTSGRUPPEN DES „BUNDES DEUTSCHER ARCHITEKTEN“. ORTSGRUPPE MANNHEIM. * OBEN: VOLKSSCHULE FÜR LUDWIGSHAFEN. I. PREIS. ARCH.: KARL WIENER. * MITTE: VORLESUNGSGEBÄUDE FÜR HAMBURG. ARCH.: E. DÖRING. * UNTEN: TANZSCHULE DER ISADORA DUNCAN IN DARMSTADT. ARCH.: RUDOLF TILLESSEN. * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº 44. BERLIN, DEN 2. JUNI 1909.

Ausstellungen von Ortsgruppen des „Bundes Deutscher Architekten".

Hierzu eine Bildbeilage.

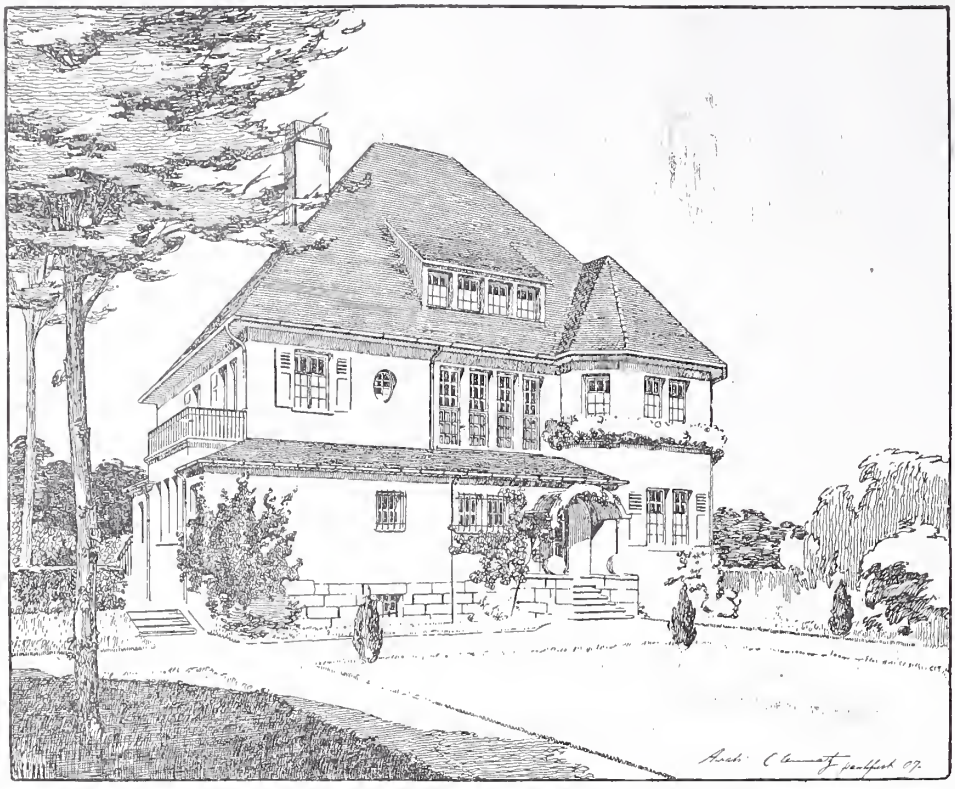
I. Ortsgruppe Frankfurt am Main.

Die Frankfurter Orts-Gruppe des „Bundes Deutscher Architekten" trat in diesem Jahre zum ersten Mal mit einer Architektur-Ausstellung an die Oeffentlichkeit. Dreizehn Mitglieder der Ortsgruppe vereinigten ihre Arbeiten im Ausstellungssaale des Kunst-Gewerbe-Museums, der von den Architekten Leonhardt und Fucker in einfacher, aber geschickter Weise ausgebildet war. Ein kleiner Katalog unterrichtete über die ausgestellten Arbeiten, ein kurzes, von Rudolf Linnemann geschriebenes Vorwort machte einige Mitteilungen über die künstlerischen Absichten der Frankfurter Ortsgruppe. Es ist kein künstlerisches Programm, das die Mitglieder dieser kleinen Gruppe von Architekten vereint, es ist aber doch schließlich wieder die Kunst, die diese Vereinigung zusammengebracht hat, denn die Mitglieder des Bundes sind verpflichtet, ihren Beruf als Künstler auszuüben. Für den Frankfurter Laien sind die Aussteller natürlich keine populären Architekten, denn hier erkennt man meist nur den bauenden Unternehmer als den Architekten an.

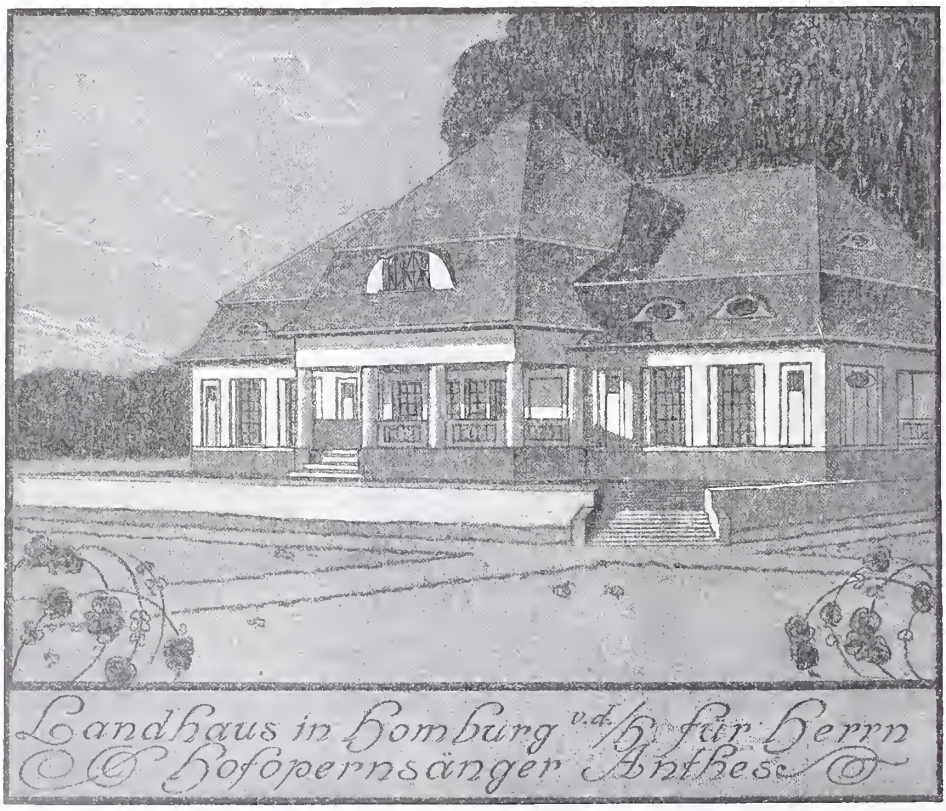
Die ausgestellten Arbeiten sind nur zum kleinsten Teil für Frankfurt bestimmt, aber es sind fast lauter für die Ausführung berechnete Arbeiten, jedenfalls nicht die bei derartigen Veranstaltungen so häufig erscheinenden Heldengräber und Monumental-Architekturen von unausführbaren Abmessungen. Die Aussteller lassen sich ihren Arbeiten nach schwer in bestimmte Gruppen trennen. Die äußeren Grenzen bilden wohl die meist in gotischen Formen gehaltenen Arbeiten von Mack und die auf historische Formen verzichtenden Arbeiten von v. Loehr (des ehemaligen Assistenten von Schäfer in Karlsruhe) und von Paravicini.

Dorfkirche im Vogelsberg. Architekten: Zöllner & Hallenstein. Ortsgruppe Frankfurt am Main.

Assmann bringt eine sehr interessante Fabrikanlage, sowie mehrere Einfamilienhäuser, Bernoully insbesondere Einfamilienhäuser und einen für Barmen bestimmten Rathaus-Entwurf, Fucker besonders interessante Arbeiten der Raumkunst, Lennartz seine preisgekrönten Arbeiten der Volksbank in Darmstadt



Haus Dr. Keese in Völklingen. Architekt: C. Lennartz.



Landhaus Anthes in Homburg. Architekt: L. Bernoully.
Ortsgruppe Frankfurt am Main.

und des Realgymnasiums für Völklingen, Leonhardt seine ausgezeichneten Entwürfe für das Rathaus in Barmen und die Synagoge in Berlin.

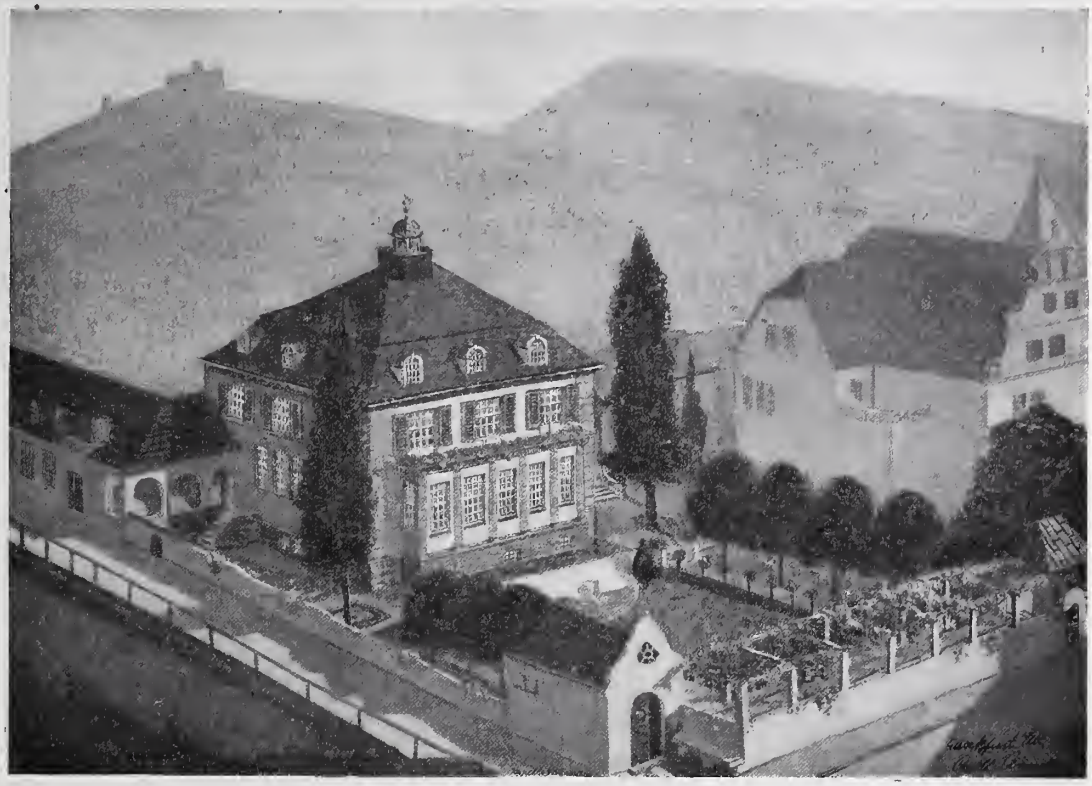
Linnemann ist mit interessanten kunstgewerblichen Arbeiten vertreten; v. Loehr hat mehrere bedeutende Wettbewerbs-Entwürfe ausgestellt, Mack einige für Frankfurt besonders interessierende Durchbruchs-Pläne am Peterskirchhof, Paravicini seinen Museums-Entwurf für Wiesbaden und das in der Abbildung beigefügte Haus Fechenheimer in Nürnberg; Senf & Musch bringen u. a. ihren preisgekrönten Ausführungs-Entwurf für den Neubau der Hessen-Nassauischen Baugewerks-Berufsgenossenschaft in Frankfurt. Thyriot stellt eine Reihe seiner bekannten Schul- und Rathaus-Entwürfe dar; Zöllner & Hallenstein zeigen eine kleine Kirche im Vogelsberg (S. 297), sowie verschiedene Einfamilienhäuser.

Das Ganze war eine im bescheidenen Rahmen gehaltene Ausstellung, die fast durchweg ernste Arbeit zur Schau brachte. Es ist nur zu wünschen, daß die aufgewandte Mühe und Arbeit mit dem gebührenden Erfolg gekrönt wird. — y.—

II. Ortsgruppe Mannheim.

Die „Baukunst-Ausstellung Mannheim", die seit dem 17. April eröffnet ist und bis zum 1. Juli d. J. währt, besteht aus zwei Abteilungen, deren erste die Werke der Mitglieder der Ortsgruppe Mannheim des „Bundes Deutscher Architekten" bilden, während die zweite Abteilung Werke von Nicht-Mitgliedern der Ortsgruppe umfaßt. Von den Mitgliedern des Bundes haben ausgestellt die Hrn. P. Detroy, Friedr. Pfähler, A. Lehmann, Ludwig Sator, Joseph Huge und Ernst Plattner, Karl Wiener, G. W. Leonhardt, E. Döring und Rudolf Tillessen. Auf der Bildbeilage zu dieser Nummer sind Arbeiten der Hrn. Karl Wiener, E. Döring und Rud. Tillessen zur Darstellung gebracht. Auch in Mannheim ist das Bild der Ausstellung kein stilistisch einheitliches; die Angehörigen der Ortsgruppe stehen nicht im Dienste einer Richtung, sondern so viele Künstler, so viele Individualitäten. Die Ausstellung von P. Detroit zeigt, daß es vorwiegend das Gebiet des Wohn- und Geschäftshaus-Baues ist, das dieser Künstler pflegt. Fr. Pfähler hat die Wettbewerbs-Entwürfe für eine evangelische Kirche in Mannheim und für die Friedhof-Anlage daselbst ausgestellt; ihnen reihen sich Wohnhäuser, eine Wirtschafts-Schule für Frauen usw. an. In der Ausstellung von A. Lehmann interessiert unter anderem der Entwurf einer Villen-Straße für einen Baublock mit geschlossener Bauweise in der östlichen Stadterweiterung von Mannheim. Daneben hat der Künstler Wettbewerbs-Entwürfe für Synagogen, Wohnhäuser, Sommerhäuschen usw. vorgeführt; auch dem Denkmal-Gebiet widmet er seine Tätigkeit. Arbeiterhäuser, Wohn- und Geschäftshäuser, Villen sind auch das Hauptgebiet der Tätigkeit von Ludwig Sator. Aus der gemeinschaftlichen Tätigkeit

von Jos. Huge und Ernst Plattner enthält die Ausstellung gleichfalls Wohn- und Geschäftshäuser, sowie Entwürfe zu Wohnhausgruppen, einen im Wettbewerb mit dem I. Preis ausgezeichneten Entwurf zu einem Wasserturm, Studien zu Grabdenkmälern, Entwürfe zu Glasfenstern usw. Mit Wettbewerbs-Entwürfen für ein Hallenschwimm-Bad für Altona, für eine Volks-Schule für Ludwigshafen (I. Pr. — siehe Bildbeilage), für ein Gesellschafts-Haus des Bonner Bürger-Vereins (II. Preis), für ein Geschäftshaus der Oberrhein. Versicherungs-Gesellsch. in Mannheim (II. Preis), für die Umgestaltung der Obertor-Straße in St. Johann a. S. und für ein Landtags-Gebäude in Oldenburg tritt K. Wiener auf den Plan, während die vielseitige Tätigkeit von G. W. Leonhardt in Wohnhäusern, Pfarr-Häusern, Rat- und Schul-Häusern, Denkmälern, Kirchen — teils Entwürfe, teils Ausführungen — zum Ausdruck kommt. Erfolgreiche Wettbewerbs-Entwürfe des Künstlers betr. das Hansa-Haus Mannheim (II. Preis) und Einfamilien-Häuser für Neustadt (I. Preis). Wettbewerbs-Entwürfe — unt. and. Vorlesungs-Gebäude für Hamburg (s. Bildbeilage), Gebäudeblock Altona (II. Preis), Geschäfts-Haus Oberrhein. Versicherungs-Gesellsch. in Mannheim (I. Preis), Verwaltungsgebäude der Frei-Hafen-Lagerhausgesellschaft in Hamburg (II. Preis), Pauluskirche für Breslau, Jakobikirche für Braunschweig, Dom zu Freiberg — bilden den überwiegenden Bestandteil der Ausstellung von E. Döring. Die Friedenskirche und die Lutherkirche in Mannheim sind als ausgeführte Werke in zahlreichen Blättern dargestellt. — Auch die Gruppe von Rudolf Tillessen zählt zu den reicheren der Ausstellung. Die Villa überwiegt weitaus und gibt ein anschauliches Bild der umfassenden Tätigkeit des Künstlers auf diesem Gebiete. Der Wettbewerbs-Entwurf beschränkt sich auf das Museum für Wiesbaden und das Geschäftshaus der Oberrheinischen Versicherungsgesellschaft in Mannheim. Ein Entwurf für die Tanzschule der Isadora Duncan für die Marienhöhe in Darmstadt ist auf der Bildbeilage zu dieser Nummer dargestellt. —



Villa Brogsitter. Architekt: A. H. Assmann.

Rathaus-Entwurf für Barmen (angekauft). Architekt: C. F. W. Leonhardt.
Ortsgruppe Frankfurt am Main.

III. Ortsgruppe Kiel.

Die Ortsgruppe Schleswig-Holstein in Kiel des „Bundes deutscher Architekten“ hat in der Kunst-

halle daselbst eine Ausstellung eröffnet, die von einer Anzahl Kieler Baukünstlern beschickt, sich dem Besucher durch ihre einfache und geschmackvolle Aufmachung empfiehlt. Der vordere Lichtsaal, neben welchem der Ausstellung noch ein Durchgangsraum zur Verfügung gestellt wurde, ist einheitlich mit grauem Stoff ausgeschlagen, der durch dunkelgrüne Festons und geschmackvoll verteilte Pflanzen belebt, eine vornehme und geschlossene Stimmung erwirkt, der sich die einzelnen Ausstellungs-Gegenstände, die gruppenweise nach den Namen der Architekten über die Wände verteilten Zeichnungen und Architekturbilder, wie die hier und da in sauberer Ausführung aufgestellten Modelle ruhig und zwanglos einfügen. Unter den letzteren fällt das neben einem Flensburger Landhaus ausgestellte stattliche Modell des Hauses der Landwirte in die Augen, dessen Giebelfries, dem Atelier des Bildhauers Prof. Adolf Brütt in Weimar entstammend, im verkleinerten Gipsabguß im Durchgangsraum aufgehängt ist. Freundlich wirken daneben die verschiedenen Villen-Modelle in teils munter farbiger Ausführung. Um die zahlreichen, zumeist farbig behandelten Ansichten und Pläne zu würdigen, wie sie von den Architekten C. Reimers und E. Stoffers, E. Prinz und dem Olbrich-Schüler E. W. Jochem, Friedrich Paulsen, der u. a. seinen Rathaus-Entwurf ausstellte, und J. Theede, Johannes Sommer, Oskar Fischer, C. Mannhardt, H. Schnittger und Janssen ausgestellt wurden, bedürfte es der Beigabe von Abbildungen und eines wiederholten Studiums der Einzelheiten. Aber, wie wir auch ohnedies betonen dürfen: der erste Eindruck, mit dem der Besucher die wertvolle Ausstellung verläßt, führt ohne Zweifel zu der Ueberzeugung, daß Kiel eine stattliche Anzahl ernster und fleissiger Künstler besitzt, denen man die bauliche Entwicklung der Stadt, mag es sich um private oder öffentliche Aufgaben handeln, mit gutem Gewissen anvertrauen darf. Man kann daher nur aufrichtig wünschen, daß diese Tatsache nicht nur zu einer vollen Würdigung der gegenwärtigen Ausstellung, sondern auch zu einer stärkeren praktischen Inanspruchnahme der heimischen Architekten führen möge. — —x.

Vermischtes.

Aufruf zur Errichtung einer Schäfer-Büste. Unzähligen Fachgenossen hat Karl Schäfer den Grund zu ihrer künstlerischen Bildung gelegt. Indem er als der Ersten einer den Blick auf den Wert und die Bedeutung unserer heimischen Kunst lenkte, hat er lehrend und schaffend auf die fortschreitende Bewegung der Baukunst maßgebenden Einfluß ausgeübt und ihr den Weg zu weiterer Entwicklung gewiesen. Dazu war es ihm in seltenstem Maße gegeben, durch den Zauber seiner kraftvollen Persönlichkeit die Herzen seiner Schüler an sich zu ziehen und für den ganzen Lebensweg mit Begeisterung zu erfüllen

Dem verewigten Meister gilt es, ein würdiges Denkmal auch für die Nachwelt zu errichten. Die unterzeichneten Verehrer und Schüler Schäfers fordern hierdurch zur Stiftung einer Schäfer-Büste auf, welche mit Genehmigung des hohen Senates der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin im Lichthof der Hochschule aufgestellt werden soll.

Beiträge bitten wir an Hrn. Bureau-Assistent Kuckert (Adresse: Technische Hochschule, Charlottenburg, Berliner Straße 171/172) senden zu wollen. Ueber die eingegangenen Beiträge wird öffentlich Rechnung gelegt werden.
Geh. Brt. Prof. Richard Borrmann, Rektor der Techn. Hochschule zu Berlin; Brt. Ludwig Dihm, Berlin; Prof. Hugo Hartung, Dresden; Geh. Reg.-Rat Prof. Christoph Hehl, Charlottenburg; Geh. Ob.-Brt. Oskar Hoßfeld, Berlin; Geh. Brt. Otto March, Charlottenburg; Geh. Hofrat Dr. Adolf v. Oechelhäuser, Karlsruhe; Prof. Friedrich Ostendorf, Karlsruhe; Prof. Dr. Friedrich Seeßelberg, Berlin; Magistrats-Brt. Prof. Otto Stiehl, Steglitz; Ob.- u. Geh. Brt. Dr.-Ing. H. Josef Stübben, Berlin; Wirkl. Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. Georg Thür; Prof. Karl Weber, Danzig. —

Stimmrecht der Stadtbau-Inspektoren in den Baudeputationen. Nur wenige Stadtgemeinden haben bisher den Stadtbau-Inspektoren in den Baudeputationen Stimmrecht in den von ihnen bearbeiteten Angelegenheiten verliehen, während bei den meisten Verwaltungen der jüngste Assessor ganz selbstverständlich in den Sachen, bei denen er zum Berichterstatter bestellt ist, auch sein Stimmrecht ausübt. Erfreulicherweise hat die Stadt Berlin nunmehr, nachdem der Antrag eines für die Neuregelung der Dienstvorschriften der Bauverwaltung eingesetzten gemischten Ausschusses vom Magistrat und auch von der Stadtverordneten-Versammlung genehmigt ist, diesen Schritt getan und den Magistrats-Bauräten und Stadtbau-Inspektoren volles Stimmrecht in den Sitzungen der Hoch- und Tiefbau-Deputation in allen Angelegenheiten verliehen, in denen sie zu Berichterstattern bestellt worden sind. Die Arbeitsfreudigkeit dieser Baubeamten wird durch diese Maßregel zweifellos erhöht werden, insbesondere wenn ihnen auch in erweitertem Maße Arbeiten zur selbständigen Erledigung überwiesen werden. Eine weitergehende Arbeitsteilung, durch welche der Stadtbaurat selbst entlastet wird und seine Kraft auf die großen Aufgaben konzentrieren kann, liegt durchaus im Interesse der Stadtgemeinden. —

Für die Stelle des Stadtbaurates für Tiefbau in Frankfurt a. M., die durch den demnächstigen Uebergang des bisherigen Inhabers Stadtbaurat Kölle zu der bekannten Großunternehmer-Firma Philipp Holzmann & Co. in Frankfurt a. M. neu zu besetzen war, ist von der Stadtverordneten-Versammlung auf Vorschlag des Magistrats Stadtbaurat Franze aus Leipzig gewählt worden. Der Stadtbaurat ist zugleich Vorstand des Tiefbauamtes und führt den Vorsitz in dessen Verhandlungen. Hrn. Franze geht der Ruf eines tüchtigen Fachmannes voraus, der es verstanden hat, bei den schwierigen Verhandlungen mit der Staats-Eisenbahnverwaltung bei der Umgestaltung der Bahnanlagen in Leipzig das Interesse der Stadtgemeinde mit Geschick zu vertreten. In Frankfurt wird ihm die Umgestaltung des Ostbahnhofes und die damit zusammenhängende bedeutungsvolle Umgestaltung und Erweiterung des östlichsten Stadtteiles ähnliche Aufgaben stellen.

Die Vertilgung der Holzwürmer. Holzwürmer sind Larven der Holzwespe, des Bockkäfers und des Borkenkäfers; sie entwickeln sich in der Borke und im Splint der Bäume. Das Vorhandensein der Würmer verrät sich durch das Auftreten des gelblich-weißen Holzmehles. Mit mehr oder weniger gutem Erfolg sind schon die verschiedensten Mittel zur Vertilgung des Wurmes angewandt worden. Ein wahrscheinlich für immer gutes Ergebnis hat ein neuerdings angewendetes Verfahren gebracht, das verdient, in weiteren Kreisen auch der Einfachheit und Billigkeit wegen bekannt zu werden.

Die betreffenden Hölzer werden zuvor durch Abfegen von Staub und Wurmmehl gereinigt, sodaß die Wurmlöcher bloßgelegt sind. Alsdann wird die ganze Fläche zwei bis drei Mal nach Verlauf von etwa je einer Woche mit 1 prozentiger Sublimatlösung getränkt und darauf noch einmal mit roher Karbolsäure. Schwieriger gestaltet sich das Verfahren bei nicht wagrechten Flächen, z. B. bei Dachverbandhölzern oder beim Holzfachwerk usw. In solchen Fällen wird die Flüssigkeit möglichst hoch oben am Holz in die Wurmlöcher oder in eigens zu diesem Zweck gebohrte oder gehauene Löcher gespritzt.

Im Verlauf von zwei Jahren haben sich bis jetzt keine Spuren von Holzwurm wieder bemerkbar gemacht. Anzunehmen ist auch, daß jede etwa noch kommende Nachbrut sofort getötet wird, weil die Sublimatlösung sich nicht zersetzt, sodaß das Holz für immer vergiftet bleibt. Für den Privatmann ist die Beschaffung von Sublimatlösung nicht leicht und etwas teuer, wohl aber für die Behörden durch die Sanitätsämter, Krankenhäuser u. dgl. —

Wettbewerbe.

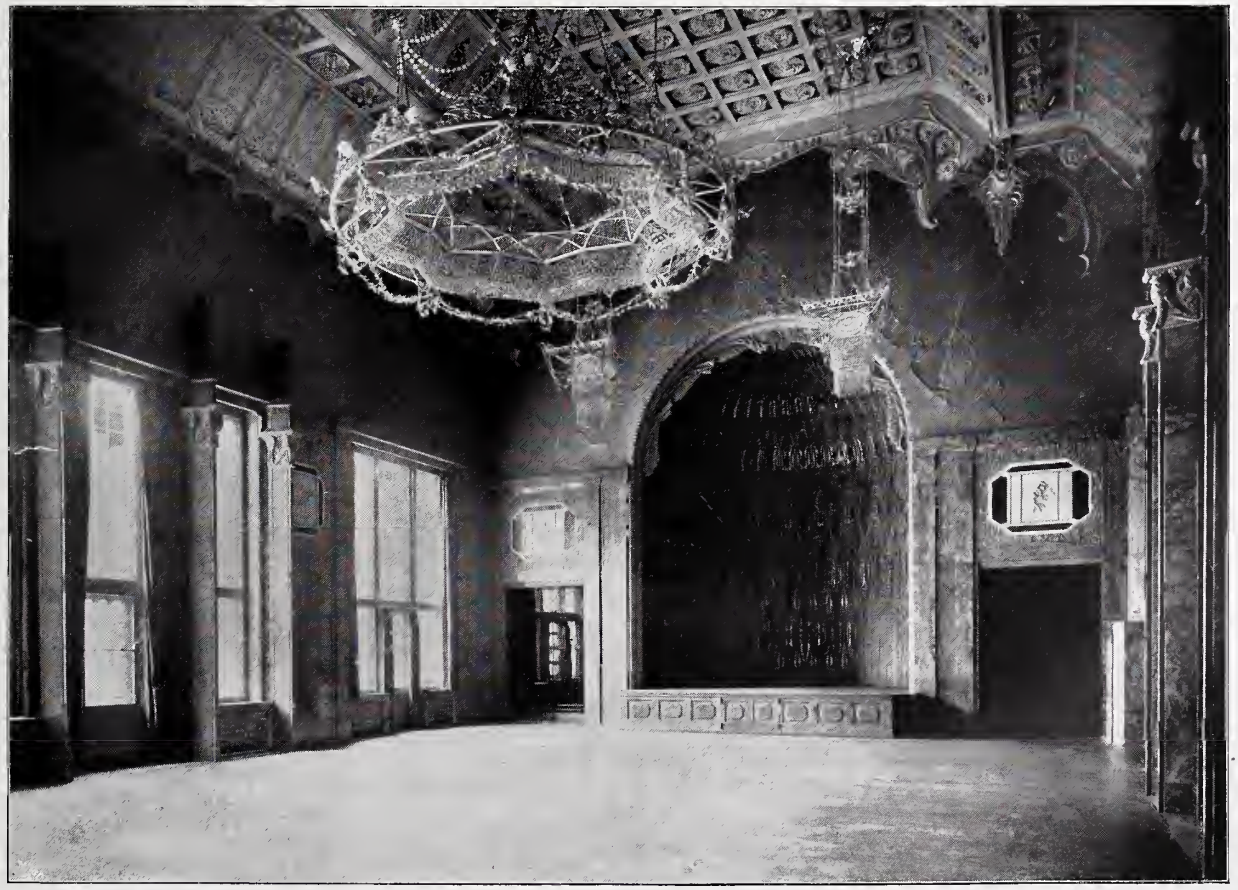
Wettbewerb Bebauungsplan Danzig-Schellmühl. Unter 76 Entwürfen ist der I. Pr. von 2500 M. dem Entwurf des Hrn. C. Würkert in Cuxhaven, der II. Pr. von 1500 M. Hrn. Arch. Peter Andreas Hansen (B. D. A.) in München-Nymphenburg, der III. Pr. von 800 M. Hrn. Dr.-Ing. Th. Heyd in Darmstadt zugefallen. Zum Ankauf für je 350 M. empfohlen die Entwürfe der Hrn. Arch Georg Schalk und Ludwig Trimper in Mülhausen Els, sowie der Entwurf des Hrn. Stadtgeometer Strinz in Bonn. Sämtliche Entwürfe werden im Franziskanerkloster bis 9. Juni öffentlich ausgestellt. —

Im Wettbewerb um 2 neue Kirchen für die ev. Kirchengemeinde in Bochum, beschränkt auf Bochumer und einige auswärtige Architekten, sind bei 35 Entwürfen für die Kirche nebst Pfarrhaus am Stadtpark 3 gleiche Preise den Hrn. Arch. Marx in Dortmund, Fritsche in Elberfeld und Robert in Bochum zuerkannt worden, während für die Kirche an der Baarestraße den I. Pr. Hr. Fritsche in Elberfeld, den II. Pr. Hr. Marx in Dortmund und den III. Pr. Hr. Robert in Bochum erhielten. —

Inhalt: Ausstellungen von Ortsgruppen des „Bundes Deutscher Architekten". — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Ausstellungen von Ortsgruppen des „Bundes Deutscher Architekten".

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DAS NEUE STADTTHEATER IN LÜBECK. * ARCHITEKT: PROFESSOR MARTIN DÜLFER, B. D. A., IN DRESDEN. * ANSICHTEN DES GROSSEN FESTSAALES IM OBERGESCHOSS.

* * * * * * * * * * * * * * * * * *
DEUTSCHE BAUZEITUNG
* XLIII. JAHRGANG 1909 * No. 45. *

DEUTSCHE BAU-ZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº 45
BERLIN, DEN 5. JUNI 1909

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Tagesordnung

der XXXVIII. Abgeordneten-Versammlung zu Darmstadt am 27. und 28. August 1909.

I. Geschäftlicher Teil.

1. Allgemeine Mitteilungen.
2. Mitteilungen über die literarischen Unternehmungen des Verbandes und seine Einnahmen hieraus.
3. Vorlage der Abrechnung für 1908. Bericht der Rechnungsprüfer. Wahl eines neuen Vereins zur Prüfung der Abrechnung für 1909.
4. Bericht über den Erfolg der Vermögens-Sammlung. Weitere Behandlung der Sammlung.
5. Vorlage des Voranschlages für 1910. Festlegung des Mitgliederbeitrages für 1910.
6. Finanzbericht des Ausschusses für das Bürgerhauswerk und Beschlußfassung hierüber.
7. Wahl eines neuen Mitgliedes in den Ausschuß für Ingenieurwesen (Beamte) an Stelle des verstorbenen Herrn Klette.
8. Antrag des Vorstandes, den Verband in das Vereinsregister eintragen zu lassen. Beschlußfassung über die notwendigen Aenderungen der Satzungen.
9. Antrag des Architekten-Vereins zu Berlin auf Abänderung der Bestimmungen über die Wiederwahl des Verbandsvorsitzenden (§ 26 der bestehenden Satzungen).
10. Wahl zweier neuer Vorstandsmitglieder an Stelle der dem Vorstand seit 1906 angehörenden Herren Reverdy und Schmick.
11. Neuwahl des Geschäftsführers. Der Vertrag des Herrn Franzius läuft mit dem 31. Dezember 1909 ab.
12. Abänderung des Vertrages über die Herausgabe des Mitglieder-Verzeichnisses.
13. Allgemeine Beziehungen des Verbandes zu anderen technischen Vereinen und Verbänden.
14. Etwaige Anträge, die nach Feststellung der Tagesordnung oder aus der Versammlung eingehen und nicht zu vorstehenden Punkten gehören.

II. Technisch-wissenschaftlicher Teil:

15. Kurze Berichte der Ausschüsse und des Vorstandes:
    a) Normalien für Hausentwässerungs-Leitungen;
    b) Pensionsversicherung der Privatangestellten;
    c) Bestimmungen über internationale Architekten-Wettbewerbe, herausgegeben vom ständigen Komitee für internationale Kongresse zu Paris;
    d) Beitritt zum internationalen ständigen Verband der Schiffahrts-Kongresse. Internationale Straßenbau-Kongresse;
    e) Normalprofilbuch für Walzeisen;
    f) Deutsches Museum in München;
    g) Vorkommnisse auf dem Gebiete des Wettbewerbwesens;
    h) Deutscher Ausschuß für Eisenbeton. Gemeinsamer Ausschuß des Verbandes und des Deutschen Beton-Vereins;
    i) Gebühren gerichtlicher Sachverständiger;
    k) Ausschuß für Einheiten und Formelgrößen;
    l) Tätigkeit der Vereine im Verfolg der Verbands-Denkschriften von 1908 über die künstlerische Ausgestaltung von Privatbauten und von Ingenieurbauten;
    m) Deutscher Ausschuß für technisches Schulwesen;
    n) Ausschuß für Techno-Bibliographie;
    o) Etwaige Aeußerungen der Abgeordneten auf die den Vereinen mitgeteilte Denkschrift von Dr. Boethke über Architekten-Kammern;
    p) Abänderung der Gebührenordnung für Architekten und Ingenieure;
    q) Kunstschutz-Gesetz.
16. Im Falle günstiger Beschlußfassung zu Ziffer 6 der Tagesordnung: Bericht des Ausschusses für das Bürgerhauswerk über die weitere Behandlung des Unternehmens.

17. Bericht des Vorstandes und des in Danzig eingesetzten Ausschusses über die letzterem zugewiesene Tätigkeit in bezug auf die Stellung der Architekten und Ingenieure.
18. Lebhaftere Mitwirkung der Vereine an den Aufgaben des Verbandes.
19. Etwaige Anträge, die nach Feststellung der Tagesordnung oder aus der Versammlung eingehen und nicht zu den vorstehenden Punkten gehören.

München-Berlin, im Juni 1909.

Der Vorstand des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Reverdy. Körte. Schmick. Kölle. Franzius.

Das neue Stadttheater in Lübeck.

Architekt: Professor Martin Dülfer, B. D. A. in Dresden. (Schluß aus No. 43.) Hierzu eine Bildbeilage.

Der Grundgedanke der Gestaltung des Aeußeren war von einer Reihe von Umständen abhängig, die bei der Ausbildung der Fassade an der Beckergrube als der Hauptansicht beinahe gleichmäßig zu berücksichtigen waren und dem Architekten eine keineswegs leichte Lösung stellten, die aber mit voller Meisterschaft gefunden wurde. Die Oertlichkeit machte ihre Forderungen insofern geltend, als es sich um eine eingebaute Fassade handelte, die in das historisch gegebene Straßenbild der Beckergrube einzureihen war und bei taktvoller eigener Zurückhaltung sich doch in einer der Bedeutung der Bauanlage entsprechenden Weise behaupten mußte. Dazu kam die Doppelbedeutung des Charakters der Fassade für das, was hinter ihr liegt, für eine Saalgruppe und für ein Theater. Hat der ideelle Inhalt beider Gruppen manches Gemeinsame, so sind sie doch nach Anlage, praktischer Benutzung und Bedeutung wieder soweit voneinander verschieden, daß die künstlerische Charakteristik der Fassade für die eine Gruppe nicht zugleich auch die für die andere Baugruppe sein kann. Es galt also, ein Gemeinsames für beide Gruppen zu finden und das ist vortrefflich gelungen. An der Hauptfassade wurde zunächst die innere Einteilung der groß gedachten Saalflucht des Obergeschosses zum Ausdruck gebracht und nach ihr die architektonische Struktur der Fassade auch für das Erdgeschoß durchgeführt. Durch einen breit gelagerten, die Baumassen zusammenfassenden Giebel und ein kräftiges Relief am Mittelbau ist zugleich die gesteigerte Festlichkeit des Theaters zum Ausdruck gebracht. Durch Giebel und Relief, die beide in der verhältnismäßig schmalen Straße und in der bürgerlichen Umgebung besonders reizvoll wirken und dem arbeitsvollen Alltag den festlichen Sonntag entgegenzustellen scheinen, ist der eigenartige Charakter des dem Wahren, Guten und Schönen geweihten Hauses in monumentaler Weise zum Ausdruck gebracht. Geschickt angeordnete Vor- und Rücksprünge gliedern die aus antiken Formen sich frei entwickelnde Architektur, die schon hier ein starkes persönliches Element der feinsinnigen Dülfer'schen Kunstauffassung zeigt. Das Material für die Fassade an der Beckergrube ist Muschelkalk und rheinischer Tuffstein; nur an den zurückliegenden Wandflächen zu beiden Seiten des Mittelbaues ist in den oberen Stockwerken rauher Putz angewendet worden. Die Gliederung ist eine kraftvolle und verrät die sichere künstlerische Hand; der ornamentale Schmuck ist von frischer Eigenart. Für ihn lieferte Professor Karl Groß in Dresden die Modelle, für die Karyatiden und Atlanten Bildhauer Karl Weinberger, gleichfalls in Dresden. Der Figurenfries unter dem Hauptgesims, im Mittelfeld Apollo mit den neun Musen darstellend, in den beiden Seitenfeldern Komödie und Tragödie verkörpernd, ist ein Werk des Bildhauers Georg Römer in München.

Das stilistische Gegenteil der Hauptfassade an der Beckergrube ist die Bühnenhaus-Fassade an der Fischergrube. Auch hier ist der innere Raum-Organismus der Bühnenhaus-Gruppe in der Gliederung der Ansicht zu straffem Ausdruck gebracht. Den Mittelteil der Fassade nimmt die Hinterbühne ein; ihr Fassadensystem begrenzen seitlich Treppen-Risalite, auf welche zur Rechten die Kulissen-Magazine, zur Linken die Gruppe der Räume für das Bühnen-Personal und die Verwaltung folgen. Im Einverständnis mit der Theaterbau-Kommission hat der Architekt bei der Anlage dieser Raumgruppe eine Anregung des an dem engeren Wettbewerb beteiligt gewesenen, in der Grundriß-Anlage ausgezeichneten Seeling'schen Entwurfes verwertet und die Räume für die Bühnen-Mitglieder und die Verwaltung um einen besonderen inneren Hof gelagert. Das Material der Bühnenhaus-Fassade an der Fischergrube ist Ziegel mit Kalkputz. Für den Ziegelfugenbau wurden rote Steine im alten Klosterformat und zugleich dunkelglasierte Profilsteine verwendet. Die Ziegelflächen wechseln ab mit Flächen aus rauhem Kalkputz mit einfachen Ornamenten. Die Fassade erhebt sich auf einem Sockel aus gestocktem Beton; zwei Giebel mit schlichtem Ornament schliessen die Fassade in der Höhe ab. An beiden Straßen zeigen die Dächer keinerlei Aufbauten; sie haben lediglich ihren praktischen Zweck zu erfüllen und sind bei der Enge der Straßen nicht berufen, im Fassadenbilde mitzuwirken.

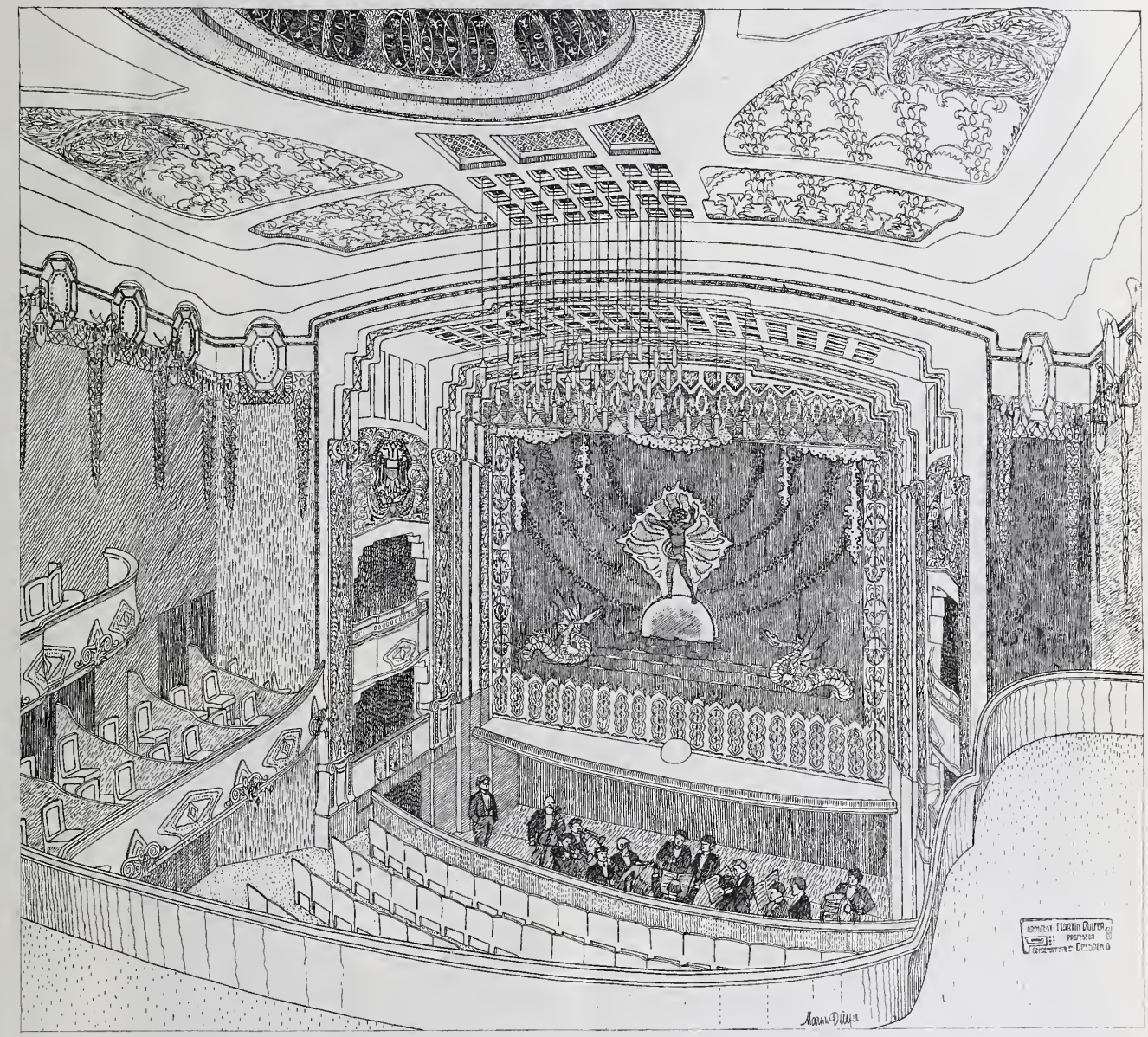
Bei der Gestaltung des Inneren wurde das natürliche Gesetz der künstlerischen Steigerung der Wirkung von den Eingangsräumen (S. 293) bis zum Zuschauerraum mit glücklichem Erfolg zur Anwendung gebracht. Der Zugang zum Theater wie die sämtlichen Räume des Erdgeschosses des Gesellschaftshauses sind in bescheidener, aber würdiger Ausstattung gehalten und haben in ihrem künstlerischen Eindruck den Charakter des Vorbereitenden. Die Hauptwirkung des vorderen Bauteiles ist auf die Gesellschaftsräume des Obergeschosses vereinigt; sie erreicht ihren Höhepunkt im großen Festsaal, von dem die Bildbeilage dieser Nummer zwei Ansichten gibt. Ein in der Nähe von Calais gewonnener „Napoleon-Marmor“ mit schöner geäderter Zeichnung bekleidet den unteren Teil der Wände in der Höhe von etwa 3 m. Aus dem gleichen Material hergestellte, mit Kapitell und Putten geschmückte, vor die Flächen gelegte Pfeiler gliedern die Wandflächen neben den Türen und den Fenstern und geben dem Raum ein festliches Gepräge. Die über der Marmor-Verkleidung liegenden Wandflächen sind mit einem eigenartigen Ornament filigranartig überzogen und zu dem Marmorton des Sockels abgestimmt. Bewegt sich die Farbengebung der Wandflächen in verhaltenen Tönen, so hat der Hintergrund der Nische eine entschiedenere Farbenwirkung erhalten; er wurde musivisch reich inkrustiert und durch blaue, grüne und Gold-Töne belebt. Den Abschluß des Raumes in der Höhe bildet eine leichte, bewegt gegliederte Kasettendecke in gebrochener Umrißlinie, von der eine mittlere große Krone und vier kleine Kronen in versilbertem Metall und reichem Glasschmuck in den Raum herabhängen. Die farbige Wirkung, die sich aus Decke und Kronen, der schillernden Nische, die nur verdecktes Licht erhält, dem Spiel des graziösen Ornamentes der Wandflächen, dem fein getönten Marmor der unteren Wandteile, den polierten Edelhölzern der Türen und den seidenen Vorhängen ergibt, ist von größter Feinheit und ein prächtiger Hintergrund für die weihevolle Feststimmung einer erwartungsfrohen Zuhörerschaar.

Mit der gleichen Sorgfalt in der Raumgestaltung wie in der farbigen Wirkung ist der auf der Bildbeilage zu No. 43 dargestellte Speisesaal bedacht. Er ist mit

naturfarbenem Kiefernholz getäfelt, hat in seinen oberen Teilen eine lichte Stimmung erhalten, zu welcher eine große, dunkel gebeizte Bronzekrone in guten Gegensatz tritt. Ein heiterer Raum ist ferner der kleinere Saal mit dunkel gebeiztem Paneel, mit Wand- und Deckenflächen, die mit farbigem Gitterwerk übersponnen sind und mit eigenartig geformten Beleuchtungskörpern. Zu der edlen Haltung der großen Festräume stehen die mit stärker wirkender Farbengebung ausgestatteten Durchgangsräume in einem gewollten und interessanten Gegensatz. Die Wirkung des farbigen Gegensatzes ist auch durch die übrigen Ausstattungsstücke der Säle erstrebt.

In gleicher Wertung mit den Sälen ist das Hauptzieht die Proszeniums- und die Rangbrüstungen, an deren Fuß gleich einer Perlenkette die Beleuchtungskörper herabhängen. Der Grund der Decke ist in blaugrauem Ton gehalten; in der Mitte der Decke wölbt sich eine große, blau und gold ornamentierte durchbrochene Kuppel, durch welche die vorgewärmte Luft in den Saal gepreßt wird. Stilisierte Ornamente überspinnen das Deckengewölbe und tragen wesentlich zur Erhöhung der trefflichen Akustik bei. Ein Vorhang nach dem Entwurf des Hrn. Prof. Gussmann in Dresden fügt sich einheitlich in die Raumwirkung ein.

In nicht geringerer Weise wie auf den künstlerischen Teil ist auf die Sicherheit der Theaterbesucher Bedacht genommen. Breite, mit Podesten versehene Nottreppen

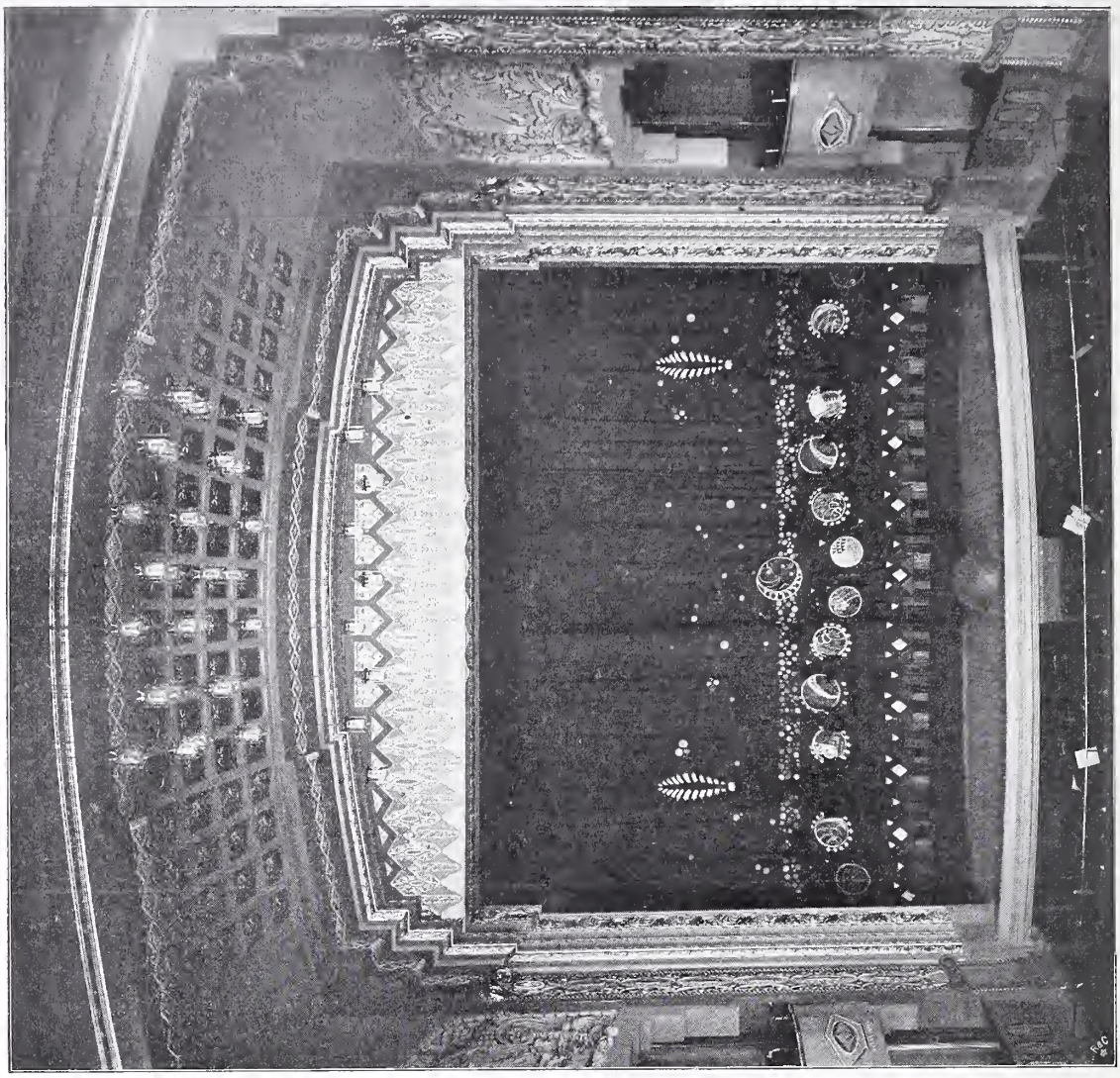


Blick aus dem Zuschauerraum gegen die Bühne.

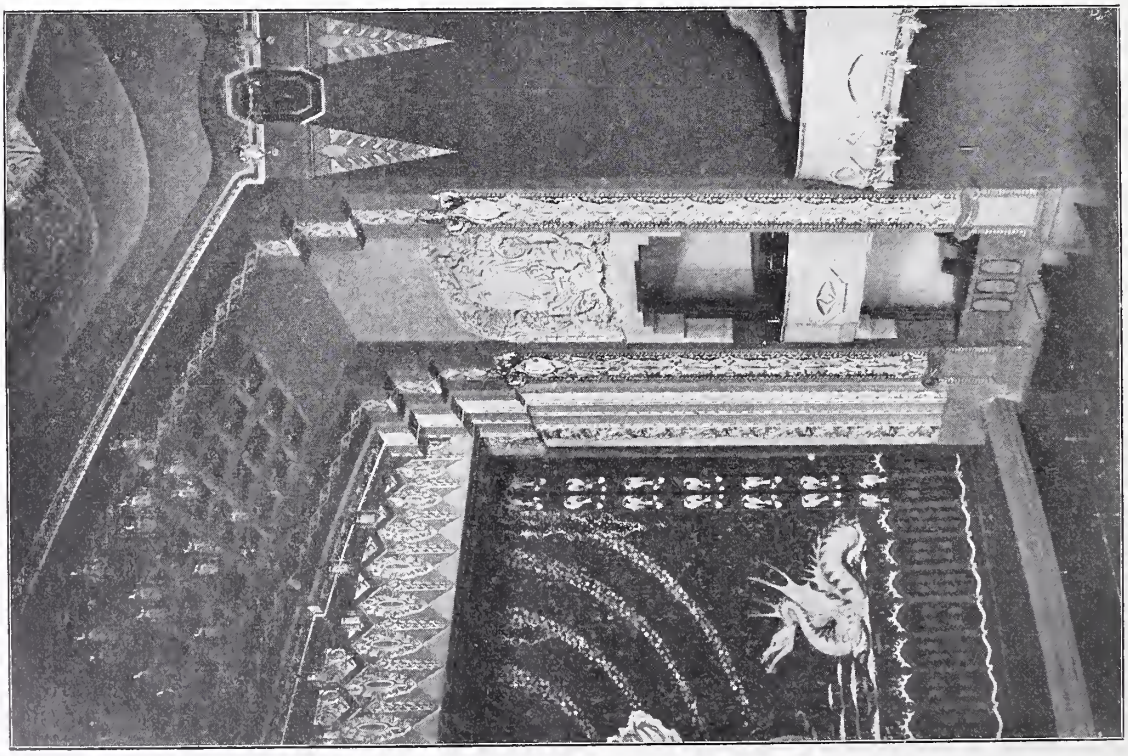
Foyer gehalten, das bei großen Festen mit ihnen zusammen benutzt werden soll. Blauer Marmor bildet seinen Wandsockel und eine schlichte, weiße Decke über lichten Wandteilen, mit leicht vergoldeten Stuckverzierungen belebt, schließt den Raum nach oben ab. Ein kirschroter Teppich steht hierzu in farbigem Gegensatz.

Von ernster Erhebung, zugleich aber auch heiterer Würde, den Zuschauer mit weihevoller Stimmung umfangend und ihn dem Treiben des Werktages enthebend, ist der Zuschauerraum. Reicher Ornamentschmuck in graubraunem Grundton, belebt durch Vergoldung, umrahmt die 10 m breite und 8 m hohe Bühnenöffnung. Vor dieser erscheinen die Oeffnungen der Proszeniumslogen, über ihnen Reliefs des Lübecker Adlers. Ein silbernes Ornament auf bräunlich-grauem Grunde umführen von allen Rängen zu den Seitenhöfen; auch das Parkett hat zwei Ausgänge unmittelbar ins Freie. Vom Schnürboden und den Arbeitsgalerien des Bühnenhauses führen Türen auf geräumige Außenbalkone, von denen Steigleitern den Abstieg zu den Höfen ermöglichen. 24 Hydranten, auf Zuschauer- und Bühnenhaus verteilt, sowie eine über die Bühne und ihre Nebenräume sich verzweigende Regen-Vorrichtung vermögen einen entstehenden Brand in kürzester Zeit zu dämpfen. Rauchklappen in der Höhe des Schnürbodens öffnen sich bei Rauchentwicklung selbsttätig und zertrümmern beim Herunterfallen die zu beiden Seiten des Schnürbodens liegenden Fenster, so daß der Rauch große Abzugsöffnungen findet. Ein eiserner Vorhang schließt Bühnenhaus und Zuschauerraum voneinander ab und bei einer

Hitze von nur 40° wird durch selbsttätige Feuermelder die Hauptfeuerwache alarmiert. — So ist alles geschehen, um das Haus in künstlerischer wie in technischer Beziehung zu einem der bedeutendsten Theaterbauten der Gegenwart zu machen. Im Raum-Organismus, im Verhältnis des Zuschauerraumes zur Bühne folgt das Haus den Ueberlieferungen, jedoch nicht ohne erhebliche Verbesserungen in Einzelheiten erfahren zu haben. In künstlerischer Beziehung jedoch nimmt es durch den starken Individualismus seines Schöpfers eine so ausge-



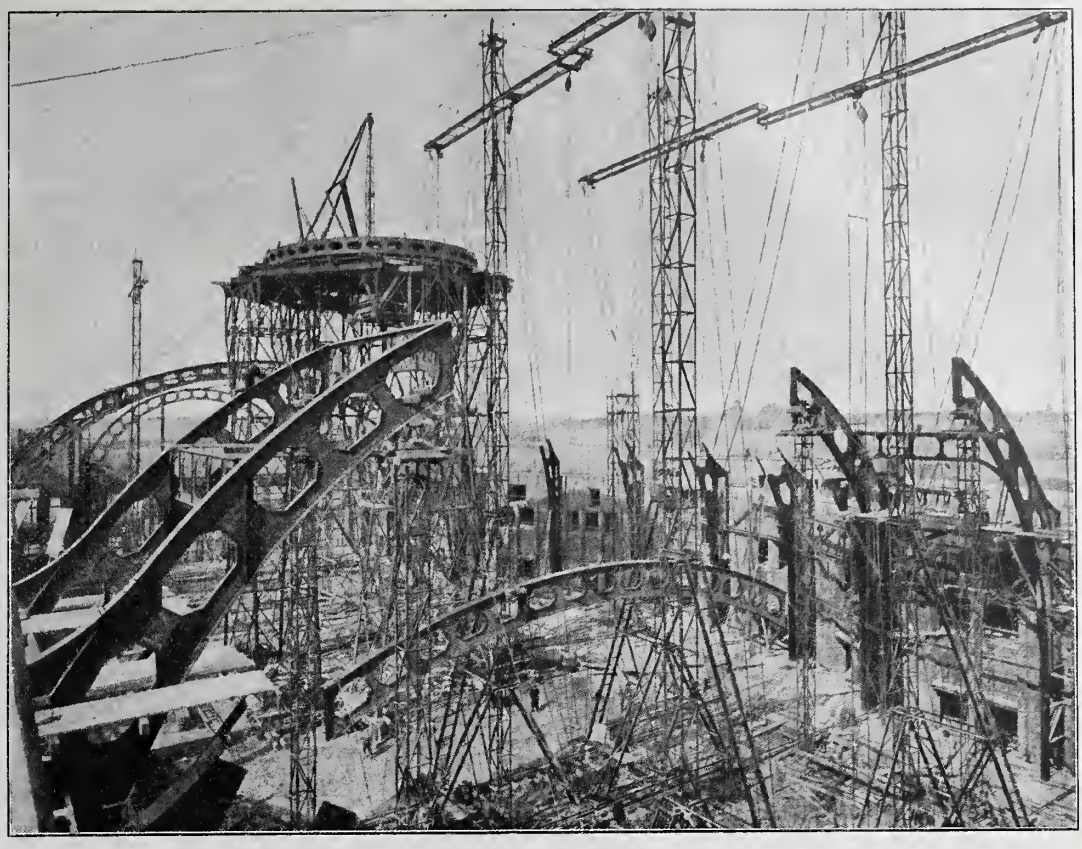
Ansicht der Bühne mit Umrahmung und Zwischenakts-Vorhang.



Ansicht des Proszeniums mit dem Vorhang von Prof. Gussmann in Dresden.

Das neue Stadttheater in Lübeck. Architekt: Professor Martin Dülfer (B. D. A.) in Dresden.

sprochene Stelle im Kunstleben unserer Tage ein, daß es in der Entwickelungs-Geschichte des modernen Theaterbaues einst als eine hervorzuhebende Stufe betrachtet werden muß. Neben dem leitenden Architekten haben sich eine Reihe anderer Angehörigen des Faches um das glückliche Zustandekommen des schönen Bauwerkes verdient gemacht. In der Baukommission haben die Hrn. Baudir. Baltzer, dem Lübeck bereits so Vieles verdankt, sowie Baupolizei-Insp. und Branddirektor Baurat Deditius das Werk nach Kräften gefördert. In Hrn. Geh. Hofrat Prof. Theodor Böhm in Dresden fand der Architekt einen bereitwilligen Berater, der dem konstruktiven Teil der Bau-Anlage seine reiche praktische Erfahrung zur Verfügung stellte. Mit Umsicht und Tatkraft leitete die örtliche Bauausführung Hr. Arch. Baudrexel, dem auf der Baustelle Hr. Otto Stahl zur Seite stand. Im Bureau des Architekten war an der Ausarbeitung der Pläne in erster Linie Hr. E. Hoffmann beteiligt, daneben Hr. Karl Wolf bei der Einzelbearbeitung wirkten mit die Hrn. Schönberger und Fritz. —



Aufstellung der Hallenkonstruktion, Stand am 25. März 1908, und Blick in die fertige Kuppelkonstruktion.
Die Ausstellungs- und Festhalle zu Frankfurt am Main.

Die Ausstellungs- und Festhalle zu Frankfurt am Main. * * * *

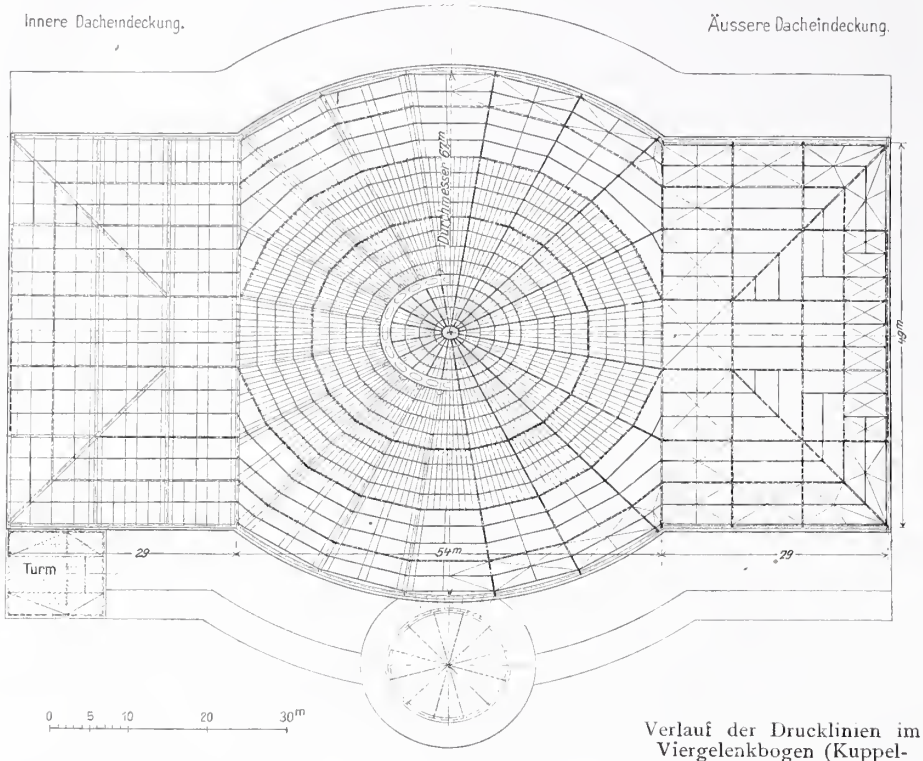
Architekt: Geheimer Hofrat Professor Dr. Friedrich von Thiersch in München.

(Fortsetzung aus No. 42.)

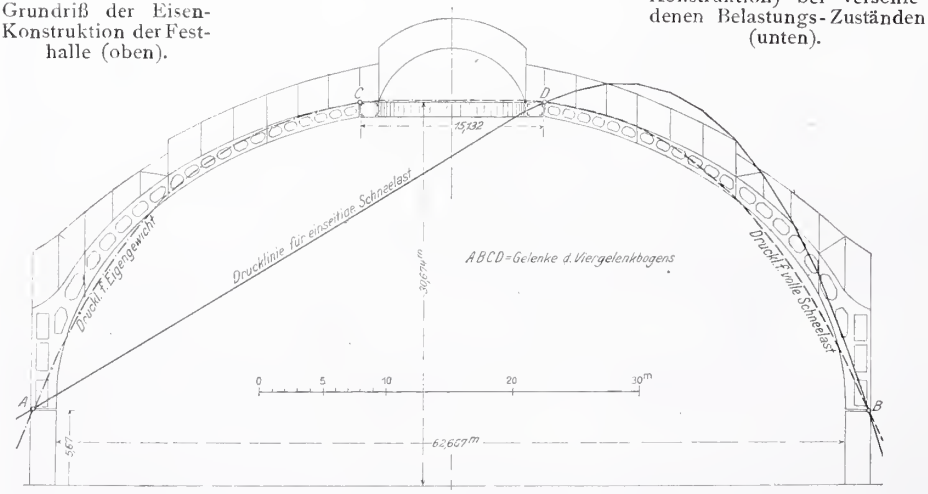
Als ein freistehendes, in sich starres System von eisernen Bogenbindern ist die Tragkonstruktion der Halle ausgeführt, die mit den sie umschließenden Steinbauten nur in losem Zusammenhange steht. Unverhüllt steigen die im Aufriß elliptisch geformten Binder vom Hallenfußboden bis zum First empor, durch wuchtige Betonklötze, in welche ihre Füße eingelassen sind, ihre Standfestigkeit erhaltend. Das Ganze bildet eine in ihren Elementen außerordentlich einfach erscheinende, klare und wohldurchdachte Kon-

struktion von sorgfältigster Ausführung. Der eigenartigen Grundrißform des Baues entsprechend, zerfällt die Hallenkonstruktion in drei Teile, einen mittleren Kuppelbau von 67 m lichtem Durchmesser, der jedoch nur in 54 m Breite voll zur Entwicklung kommt und beiderseits anschneidet an Tonnen von 29 m Länge bei 49 m lichter Weite. Diese Tonnen sind nach den Giebelwänden zu seitwärts abgewalmt, in der Mitte aber durch Stichkappen durchsetzt, welche die großen Fenster in den Giebelwänden umfassen. Die Einblicke in die Halle auf Seite 279 und der auf dieser Seite beigegebene Grundriß der Eisenkonstruktion lassen diese eigenartige Anordnung deutlich erkennen.

Das Haupt-Traggerüst der Halle besteht danach



Grundriß der Eisen-Konstruktion der Festhalle (oben).



Verlauf der Drucklinien im Viergelenkbogen (Kuppel-Konstruktion) bei verschiedenen Belastungs-Zuständen (unten).

aus 20 Hauptbindern vorbeschriebener Art, von denen je 4, zu den Stirnwänden parallel gestellt, die beiden Tonnen bilden, während die 8 Kuppelbinder radial angeordnet sind. Die Kuppel besitzt außerdem beiderseits je 4 radial gestellte Binder, die aber nicht bis zum Fußboden herabgeführt sind, sondern sich beiderseits auf die Stirnbinder der Tonnen stützen. Der Schub dieser Kuppelbinder wird zunächst von den Hauptlängspfetten der Tonnen aufgenommen und von diesen in die schrägen Eckbinder übergeführt. Die Kuppelbinder stützen sich im Scheitel gegen einen vierwandigen, gleich dem Grundriß der Kuppel elliptischen Kuppelring, der in 30,5 m Höhe über dem Fußboden der Halle liegt und einen Laternenaufsatz trägt.

Die bogenförmigen Binder sind nach dem der Brückenbauanstalt Gustavsburg patentierten System des Viergelenkträgers ausgeführt, das schon bei der Bahnsteighalle in Metz mit gutem Erfolge angewendet worden ist und für die Zeppelin-Luftschiffhalle in Friedrichshafen in Aussicht genommen war.*) Es bietet den Vorteil einer sehr günstigen Anpassung der Drucklinie an die Bogenform, einer nur geringen Veränderung der Spannungen durch einseitige Belastung und demgemäß günstigerer Material-Ausnützung. Ein besonderer Vorteil ist außerdem die vereinfachte Montage, da sich der Bogen aus wenigen in der Werkstatt fertig gestellten Stücken unter Vermeidung eigentlicher Montagerüstungen aufstellen läßt. Wie die untere Abbildung erkennen läßt, die einen Kuppelbinder darstellt, geht die Drucklinie bei symmetrischer Belastung durch alle 4 Gelenke, während bei einseitiger Last die Stützlinie nur durch 3 Gelenke geht, weil diese so ausgebildet sind, daß sich das Gelenk auf der unbelasteten Seite selbständig schließt, also als solches ausschaltet. Die Kämpfergelenke sind hier 5,67 m über Fußboden angeordnet, die Scheitel-Gelenke der Kuppel-Binder im Anschluß an den Kuppelring. Die Scheitel-Gelenke der Tonnenbinder sind aus der Abbildung auf Seite 307 ersichtlich, welche die Einzelheiten der Binderausbildung erkennen läßt.

Wie aus dieser Abbildung ferner ersichtlich ist, sind die Binder nicht als vollwandige Blechträger oder als Gitterträger ausgeführt, sondern die Gurte sind lediglich durch Querstäbe verbunden, die zusammen mit den Anschlußblechen den Bogen als vollwandig mit achteckigen Durchbrechungen erscheinen lassen. Während durch diese Anordnung eine ästhetisch günstige Wirkung erzielt wird, dient sie gleichzeitig zur Erhöhung der Steifigkeit des Bogens bei günstiger Material-Ausnutzung. In gleicher Weise wie die Binder sind auch die Haupttragpfetten ausgebildet, von denen 3 ringförmig die Kuppelbinder verbinden und sich sodann geradlinig in den anschließenden Tonnen fortsetzen.

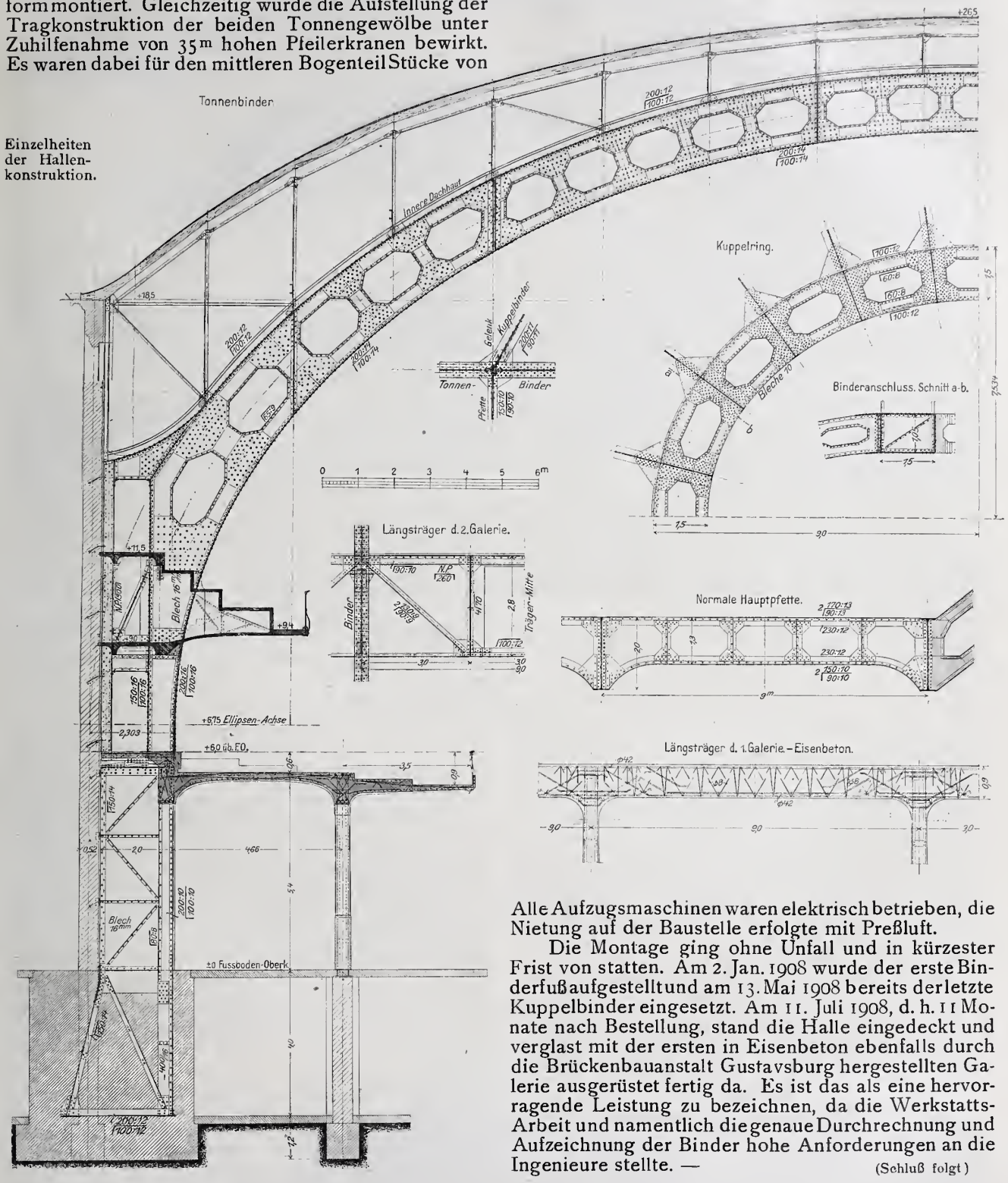
Die weiteren Hilfs-Konstruktionen, als Sparren, Sprossen, Windverbände sind aus dem Grundriß der Eisen-Konstruktion hier oben und dem Einblick in die fertige Kuppel Seite 305 ersichtlich. Das Dach ist in seinem unteren, undurchsichtigen Teile mit Kupfer auf Holzschalung gedeckt und mit einer inneren Decke aus Rabitz- bezw. Rohrputz versehen. Der größere Teil der Kuppelfläche wird jedoch von einem elliptischen Oberlicht von 34 bezw. 54 m Hauptachsenlänge eingenommen, das mit doppeltem Drahtglas geschlossen ist.

In die Halle sind in zwei verschiedenen Höhen Galerien eingebaut, von denen die untere 10 m breite ganz in Eisenbeton erstellt und von Eisenbetonstützen getragen ist, während die obere, 5,7 m weit vorkragende Galerie von einem mit den Bindern fest verbundenen Eisengerüst (Konsolen und Längsträger) getragen wird, das aber ebenfalls von Eisenbeton umhüllt ist.

*) Vgl. die Ausführungen über diese Halle auf S. 115.

Der Vorgang der Montage der Eisenkonstruktion ist aus der oberen Abbildung S. 305 ersichtlich. Zunächst wurde der Kuppeldruckring auf einer von 4 je 30 m hohen eisernen Gerüstpfeilern getragenen Plattform montiert. Gleichzeitig wurde die Aufstellung der Tragkonstruktion der beiden Tonnengewölbe unter Zuhilfenahme von 35 m hohen Pfeilerkranen bewirkt. Es waren dabei für den mittleren Bogenteil Stücke von 28 m Länge und 14 t Gewicht 25 m hoch zu heben. Außer 6 Pfeilerkranen kamen noch 1 Derrick-Kran mit 24 m Auslegerlänge und 6 kleine Derricks mit je 14 m Auslegerlänge beim Einbau des Eisengerüstes zur Verwendung.

Einzelheiten der Hallenkonstruktion.



Alle Aufzugsmaschinen waren elektrisch betrieben, die Nietung auf der Baustelle erfolgte mit Preßluft.

Die Montage ging ohne Unfall und in kürzester Frist von statten. Am 2. Jan. 1908 wurde der erste Binderfuß aufgestellt und am 13. Mai 1908 bereits der letzte Kuppelbinder eingesetzt. Am 11. Juli 1908, d. h. 11 Monate nach Bestellung, stand die Halle eingedeckt und verglast mit der ersten in Eisenbeton ebenfalls durch die Brückenbauanstalt Gustavsburg hergestellten Galerie ausgerüstet fertig da. Es ist das als eine hervorragende Leistung zu bezeichnen, da die Werkstatts-Arbeit und namentlich die genaue Durchrechnung und Aufzeichnung der Binder hohe Anforderungen an die Ingenieure stellte. — (Schluß folgt)

Die Durchführbarkeit des Panama-Kanales nach dem jetzigen Plan der Amerikaner.

Die Durchführbarkeit des Panama-Kanales nach dem jetzigen Plan der Amerikaner stellt der durch verschiedene Schriften über den Panama-Kanal bekannte Ingenieur Bunau Varilla, durch seinen langjährigen Aufenthalt im Kanalgebiet ein guter Kenner der Verhältnisse, in einer kürzlich erschienenen Schrift in Frage, die an dem jetzigen Plane, der mit dem Gatun-Damm steht und fällt, eine sehr scharfe Kritik übt. Bunau Varilla, der als Bevollmächtigter der Republik Panama seiner Zeit den Verkauf der Kanalzone an die Vereinigten Staaten vermittelte, weist darauf hin, daß der Gedanke, durch einen Staudamm bei Gatun einen großen, bis in den Culebra-Einschnitt reichenden Stausee zu schaffen, schon 1879 gelegentlich des von Lesseps einberufenen internationalen Kongresses von Godin de Lepinay als eine zweckmäßige Lösung vorgeschlagen worden sei, wenn die Boden-Verhältnisse es gestatteten, dort einen solchen Damm zu errichten. Dieser Ingenieur hielt aber schon damals die dortigen Bodenverhältnisse für ungünstig. Nach seinen Erfahrungen, die er, Bunau Varilla, dann bei den Arbeiten der französischen Gesellschaft gemacht habe, sei von ihm dann 1904 erneut vor der Errichtung eines Dammes bei Gatun gewarnt worden, da der dortige schlüpfrige und unter Druck seitlich ausweichende Boden nicht in der Lage sei, einen solchen Damm zu tragen. Das hätte dann die Erfahrung im Nov. v. J. bestätigt, als von dem, den Dammfuß begrenzenden und abstützenden Steindamm an der Kreuzungsstelle mit dem alten französischen Kanal etwa 60 m Länge um rd.

6 m versackten, nachdem der Damm erst eine Höhe von etwa 18 m über dem Meeresspiegel erreicht hatte, während der Erddamm nach dem ursprünglichen Plan um 41 m über den Seespiegel emporragen sollte. Wie Oberst Goethals, der Chef-Ingenieur der Kanalarbeiten, ihm selbst gegenüber in einem Briefe zugegeben habe, sei der blaue Ton unter der Last des Dammes seitlich emporgequollen. Danach sei also erwiesen, daß der sehr elastische, unter dem Einfluß der tropischen Regengüsse leicht aufweichende Ton die Last des fertigen Dammes keinesfalls tragen könne. Goethals meine zwar, der Ton sei ein guter Baugrund, man müsse ihn nur am seitlichen Ausweichen hindern, darin läge aber ja gerade die große Schwierigkeit. Die mit Präsident Taft nach dem Kanal in diesem Frühjahr entsandten Ingenieure, von denen die Mehrzahl jedoch an dem jetzigen Plane selbst beteiligt seien oder ihn doch vorher gebilligt hätten, haben trotzdem alles in bester Ordnung gefunden, merkwürdiger Weise aber geraten, die Dammkrone 6 m tiefer zu legen. Das könne doch nur den Zweck haben, den Boden weniger zu belasten, also vertraue man anscheinend doch nicht so sehr auf den Untergrund.

Diese Verringerung der Kronenhöhe halte er aber für sehr bedenklich, denn die jetzige Höhe sei bei den besonderen örtlichen Verhältnissen, wo man mit Senkungen infolge von Erdbeben rechnen müsse, keinesfalls zu hoch gewesen. Sie lag nur rd. 15 m über dem mittleren Spiegel des Stausees. Bei Einsackung um 6 m bliebe über den höchsten Wasserstand des Stausees dann nur noch eine Sicherheit von 8,4 m. Nehmen wir aber die Möglichkeit von Versackungen um $^1/_3$ der Höhe an, wie eine solche im November bei dem Staudamm eintrat, so bliebe nur eine Sicherheit von 2 m über höchsten Stauspiegel. Das sei viel zu wenig.

Der Staudamm sei also einerseits durch die Wahrscheinlichkeit der Versackung, dann aber vor allem auch dadurch im höchsten Grade gefährdet, daß selbst kleine Spalten im Erddamm infolge von Erdbeben eine völlige Durchbrechung desselben in kürzester Zeit nach sich ziehen, den Stausee zum Auslaufen bringen und damit die Vernichtung der Arbeit eines Jahrzehnts und den Verlust vieler hundert Millionen zur Folge haben müßten.

Für den Staudamm habe man sich bei Gatun, wo in den tiefen, durch die Wasserläufe früher hergestellten Einschnitten der Fels rd. 80 m unter dem Seespiegel liege, die ungünstigste Stelle ausgewählt, an der keinesfalls ein anderer Staudamm, als ein Erddamm ausführbar war. Man wählte diesen Platz, um einen möglichst großen Stausee zu erhalten, für einen möglichst großen Verkehr — in diesem Falle 60 Mill. t jährlich — das erforderliche Schleusenwasser stets zur Verfügung zu haben. Etwas besser lägen schon die Verhältnisse bei Bohio, wo man anfangs den Damm plante. Aber auch hier liegt der Fels noch sehr tief. Besserer Baugrund mit Fels in rund 12 m unter Seespiegel wurde erst bei Gamboa, etwa 34 km landeinwärts von Gatun gefunden, aber der See schrumpft hier schon so zusammen, daß höchstens ein Verkehr von 26 Mill. t jährlich möglich sein würde. Will man aber an dem jetzigen Plane mit Staubecken und Schleusentreppen an beiden Enden festhalten, so müsse man die Baustelle des Staudammes der Sicherheit halber landeinwärts verlegen und die geringere Leistungsfähigkeit des Kanales in den Kauf nehmen.

Bunau Varilla vertritt dann erneut seinen, schon gelegentlich der von Roosevelt 1905 einberufenen internationalen Sachverständigen-Kommission gemachten, Vorschlag eines schleusenlosen Kanales, als die für die besonderen Verhältnisse der Landenge allein mögliche und zweckmäßige Lösung. Allerdings nicht eines Kanales von geringer Sohlenbreite, wie ihn Lesseps ursprünglich plante, da sich in diesem infolge der Wasserstands-Unterschiede im Atlantischen und Stillen Ozean Geschwindigkeiten entwickeln müßten, die eine geregelte Schiffahrt unmöglich machen würden. Es müsse eine an der Sohle 150 m, in Höhe des mittleren Wasserspiegels 180 m breite Schiffahrtsrinne von 13,7 m Tiefe bei niedrigstem Wasser hergestellt werden. Die Ausführung einer solchen Schiffahrts-Straße sei vor 25 Jahren allerdings der hohen Kosten wegen unmöglich gewesen, da man damals den Aushub nur mit Trockenbaggern bewirken konnte. Inzwischen sei aber die Maschinentechnik so weit fortgeschritten, daß die Felslösung unter Wasser so verbilligt sei, daß die Ausführung seines Vorschlages, der für den Verkehr zweifellos die beste Lösung biete, sowohl nach den Kosten als dem Zeitaufwand, durchaus möglich sei. Im Jahre 1901 habe die Kanal-Kommission die Felsbaggerung unter Wasser noch mit 26,3 M. für 1 cbm berechnet. Die Sachverständigen-Kommission setzte sie zwar schon auf rd. 14 M. herab, das Verhältnis zur gewöhnlichen Baggerung unter Wasser war aber noch sehr hoch, da hierfür nur 83 Pfg./cbm angesetzt waren. Für die Felslösung selbst blieb also ein Preis von 13.17 M. übrig. Am Suezkanal habe aber die Felslösung unter Wasser mit den neuen Baggermaschinen nur 1,08 M., am Manchester Seekanal sogar nur rd. 70 Pfg./cbm gekostet.

Bunau Varilla berechnet danach die Kosten der von ihm vorgeschlagenen Wasserstraße ohne Schleusen auf nur 840 Mill. M., d. h. ebensoviel, wie die Ausführung des jetzt geplanten Kanales mit Schleusen und Stausee kosten würde. Er will die Wasserstraße in 2 Zeitabschnitten von 4 bezw. 10 Jahren so ausbauen, daß zunächst provisorische Schleusen angelegt werden, welche die größten Kriegsschifftypen von 26000 t Fassung durchlassen können und demgemäß auch geeignet sein würden, etwa 95 % aller Handelsschiffs-Typen durchzulassen. Dann soll der Kanal schrittweise vertieft und verbreitert werden, unter stufenweiser Beseitigung der Schleusen, und schließlich in die ganz offene Wasserstraße umgewandelt werden.

Im oberen Chagrestale will Bunau Varilla zunächst einen Stausee schaffen, der allmählich mit dem auf dem Wasserwege durch Barken herbeigeschafften Aushub-Material aufgefüllt wird. Während der Bauzeit würde dieser Stausee gleichzeitig die erforderliche Kraft zum elektrischen Antrieb der Maschinen liefern. Nach Beendigung der Arbeiten ist die ganze Staumauer bis auf den Wasserlauf hinterfüllt, sodaß dem fertigen Kanal von hier keine Gefahr mehr droht, wie das bei Herstellung des schmalen Kanales ohne Schleusen nach dem ursprünglichen Lesseps'schen Plan der die Errichtung einer großen Sperrmauer am Chagres vorsah, der Fall gewesen wäre.

Es sind interessante Vorschläge, die Bunau Varilla in seiner Schrift macht, deren Durchführbarkeit von der internationalen Sachverständigen-Kommission allerdings seinerzeit bezweifelt worden ist. Darin stimmte ihm die Mehrheit jedoch schon 1905 zu, daß der jetzige Plan der Amerikaner mit dem Staudamm bei Gatun nicht die wünschenswerte und jedenfalls für die Sicherheit des Kanalbetriebes eine nicht unbedenkliche Lösung sei. Die Mehrzahl der Sachverständigen-Kommission, und namentlich alle aus dem Auslande kommenden Techniker, sprachen sich damals bekanntlich für einen Niveau-Kanal aus, mit Flutschleusen am Stillen Ozean. Der Kongreß wählte jedoch, dem Präsidenten Roosevelt folgend, den Schleusenkanal zur Ausführung nach dem Vorschlage der Minderheit, der die sämtlichen amerikanischen Ingenieure in der Kommission angehörten. —

Wettbewerbe.

Im Wettbewerb für Möbelgruppen des Vereins für Deutsches Kunstgewerbe in Berlin sind 6 Preise zu insgesamt 1200 M. verteilt und 29 Ankäufe im Betrage von 1740 M. bewirkt worden. Eingegangen waren im ganzen 361 Entwürfe. Ein I. Preis ist nicht vergeben worden; je einen II. Preis zu 300 M. haben Wilhelm Uhlit in Saaleck und Paul Buhrow in Berlin, je einen III. Preis zu 200 M. Alfred Fehse in Berlin und Heinr. Kratz in Leipzig-Kleinzschocher, je einen IV. Preis zu 100 M. Rudolf Purfürst in Berlin und Paul Reinig in Südende bei Berlin erhalten. —

Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Denkmal für Großherzog Friedrich I. von Baden in Karlsruhe wendet sich an die in Baden ansässigen oder aus Baden stammenden Künstler mit Frist zum 15. Dez. d. J. Als Denkmalplatz ist der nördliche Teil des durch die Erbprinzen-Straße in zwei Hälften zerlegten Friedrichs-Platzes gewählt, der an seiner nördlichen und östlichen Seite von Arkaden umgeben ist. Die Entwürfe sollen auch die Gestaltung des Platzes in der Umgebung des Denkmals umfassen. Der Denkmalgedanke ist den Bewerbern völlig freigegeben; doch darf die Herstellungssumme von 200000 M. nicht überschritten werden. Es gelangen 3 Preise von 5000, 3000 und 2000 M. zur Verteilung. Das noch bekannt zu gebende Preisgericht wird aus 5 nichtbadischen Künstlern, und zwar 3 Bildhauern und 2 Architekten bestehen. Durch Einreichung eines Entwurfes verpflichtet sich der Verfasser, die Ausführung zu der angegebenen Summe zu übernehmen, falls ihm bis 15. März 1910 der Auftrag hierzu erteilt wird. Wir haben Ursache, den Wettbewerb durch die künstlerische Freiheit, die er gewährt, für einen interessanten zu halten. —

Wettbewerb Realschule in Kufstein. Zu unserer Mitteilung in No. 43 erhalten wir die Richtigstellung, daß der Entwurf der Hrn. A. Payr und A. Fritz in Innsbruck zum Ankauf empfohlen wurde. —

Inhalt: Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. — Das neue Stadttheater in Lübeck. (Schluß.) — Die Ausstellungs- und Festhalle zu Frankfurt am Main. (Fortsetzung.) — Die Durchführbarkeit des Panama-Kanales nach dem jetzigen Plan der Amerikaner. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das neue Stadttheater in Lübeck.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich i. V. Fritz Eiselen, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber, Berlin.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº. 46. BERLIN, DEN 9. JUNI 1909.

Schloß Vollrads im Rheingau.

Architekt des Umbaues: Philipp Kahm in Eltville a. Rh. Hierzu die Abbildungen Seite 311.

Nahe Winkel a. Rh., mitten im Herzen des rebenumkränzten Rheingaues, liegt, in eine geschützte Gebirgsfalte des waldreichen Taunus eingebettet, das im Besitz des kgl. Kammerherrn Grafen Matuschka-Greiffenklau befindliche Schloß Vollrads mit seinen um einen trutzigen Wehrturm aus dem Anfang des XIII. Jahrhunderts gelagerten ausgedehnten Gebäulichkeiten. Während laut Inventarbuch aus dem XVII. Jahrhundert im Archiv von Vollrads eine im Archiv zu Weimar niedergelegte Urkunde berichten soll, daß die Ritter Greiffenklauwe zum Vollrades schon mit dem Heere Karl's des Großen (der in den Jahren 768—774 seinen Palast in Ingelheim erbaute) aus Lothringen eingewandert seien und sich bei Winkel niedergelassen haben, geht die bauliche Geschichte der alten Burg Vollrads selbst bis zum Jahre 1218 zurück. Von ihr besteht heute nur noch der von der alten „Wasserburg" herrührende viereckige Burgfried (welcher sich inmitten eines gut erhaltenen Wassergrabens erhebt). Der Erker und das geschweifte Dach des Wehrturmes sind auf einen in den Jahren 1571—1589 erfolgten Umbau zurückzuführen. Das hier in Frage kommende Herrschaftshaus dagegen gehört der Spätzeit der Renaissance (1688) an. Die frühere Form des Herrschaftshauses ist aus der untenstehenden Abbildung ersichtlich. Sein Aussehen ist ein anspruchloses aber würdiges und übt die wohltuende Wirkung aus, welche den schlichten Bauten der Spätrenaissance des Rheingaues eigen ist. Mitten im Rahmen einer großen Natur gelegen, erweckt das massive Hauptgebäude mit seinem breit gelagerten Dach und den einfachen Architekturformen den Eindruck vornehmer Ruhe und Zurückgezogenheit.

Die dem Architekten Kahm gestellte Aufgabe war eine doppelte und bestand zunächst darin, die Ruhe des Gesamtbildes (unter Einbeziehung des interessan-

Zustand des Schlosses vor dem Umbau.

ten Wehrturmes) zu wahren und sein Werk demselben taktvoll unterzuordnen, jedoch andererseits wieder dem Schloß nach dem Rhein zu ein wirkungsvolleres Gepräge zu verleihen, was durch die schlanken Ecktürme erreicht wurde.

Trotzdem der schlechte bauliche Zustand nur gestattete, die Außenmauern des Erdgeschosses für den Umbau zu benutzen, während das übrige Mauerwerk erneuert werden mußte, ist der abgelegene Bau mit seinem inneren Ausbau in der Zeit von etwa 1½ Jahren bewältigt worden. Nach dem Ausbau ist das Schloß einer der vornehmsten Herrensitze des Rheingaues geworden.

Zu dem Hause selbst ist zu bemerken, daß es im Inneren sowohl wie im Aeußeren im engen Anschluß an die Wünsche der gräflichen Bauherrschaft entworfen und durchgeführt wurde. Insbesondere war es der Wunsch des Schloßherrn, an Stelle des unzulänglichen alten Herrschaftshauses unter möglichster Erhaltung der alten Raumanlage, das Stammschloß des uralten Vollradser Adelsgeschlechtes neu erstehen zu lassen, das sich in seinen Formen, der historischen Stätte gemäß, der Architektur des XVII. Jahrhunderts aufs innigste anpaßt. Aus diesem Grunde wurden die aus dem Abbruch gewonnenen alten Materialien: wie Sandstein, Dachschiefer, Türen, Schlösser und sonstige alte Schmiedearbeiten auch im Neubau wieder verwendet und die fehlenden Stücke durch echte Altsachen zu ersetzen gesucht. Bei der ausgedehnten Praxis unserer namhaften Architekten ist dies eine besonders schwierige Aufgabe, doch fand der Schloßbaumeister in der feinsinnigen und künstlerisch veranlagten Baufrau eine rührige und tatkräftige Mitwirkung; sie scheute keine Reise und Mühe, die wertvollsten alten Schnitzereien, Malereien, Bildhauerarbeiten und Möbel zu einem kleinen Museum zusammenzutragen. Diese alten Stücke dann organisch in die neuen Raumausstattungen einzufügen oder in altem Holz liebevoll zu ergänzen, blieb dem Feingefühl des Architekten überlassen.

Das Bauprogramm für den Schloßbau war auf vornehme Lebenshaltung bedacht; neben einer großen Zahl von Repräsentationsräumen, behaglichen Wohn- und Schlafräumen mit Bädern, Garderoben und Klosetts sollte namentlich der im Schloß gepflegten rheinischen Gastfreundschaft durch den Ausbau eines besonderen Fremdenflügels Rechnung getragen werden. —

(Fortsetzung folgt.)

Vereine.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Bremen. Bericht über das Jahr 1908. Die Anzahl der Mitglieder betrug am 1. Januar 1908 120 Einheimische, 28 Auswärtige, zus. 148, am 1. Jan. 1909 132 Einheimische, 30 Auswärtige, zus. 162. Anfang Februar 1908 verlor der Verein das langjährige und außerordentlich verdienstvolle Mitglied Hrn. Brand-Dir. Dittmann durch den Tod. Einen weiteren beklagenswerten Verlust erlitt der Verein durch das Hinscheiden des langjährigen Mitgliedes Hrn. Ing. Cordes.

Der Vorstand bestand i. J. 1908 aus den Hrn.: Baudir. Graepel, 1. Vors.; Dir. Prof. Högg, 2. Vors.; Ing. Prof. Wilda und Arch. Hans Lassen, Schriftfhr.; Dir. Götze, Säckelmstr.; Branddir. Dittmann und nach dessen Tode Fabrikbes. Bestenbostel, Bücherwart. Am 25. Jan. wurde Hr. Ob.-Baudir. Bücking in Anerkennung seiner hohen Verdienste um den Verein zum Ehrenvorsitzenden gewählt, nachdem er eine Wiederwahl zum Vorsitzenden, welches Amt er 17 Jahre mit großem Erfolg zum Wohle des Vereins innegehabt, zum großen Bedauern aller Mitglieder des Vereins abgelehnt hatte.

Es wurden abgehalten: 8 Hauptversammlungen, die i. M. von je 20 Mitgl. besucht wurden; 25 regelmäßige Versammlungen, die i. M. von 25 Mitgl., d. s. nur etwa 20% der einheimischen Mitglieder, besucht wurden. Die Versammlungen fanden in den Räumen des Künstlervereins statt. Ferner sind zwei außerordentliche Versammlungen zu erwähnen, und zwar: am 28. März im Gewerbemuseum in Gemeinschaft mit dem „Verein für Niedersächsisches Volkstum", unter Teilnahme von Damen, in der Hr. Stadtbrt. Rehorst aus Köln über „Alte Städtebilder und modernen Verkehr" unter Vorführung von Lichtbildern sprach; am 15. Okt. in Veranlassung der Enthüllungsfeier des Franziusdenkmals im Kaisersaale des Künstlervereins, an der in großer Anzahl die in Veranlassung der Denkmals-Enthüllung in Bremen weilenden Angehörigen des verstorbenen Oberbaudir. Franzius teilnahmen, und in der außerdem das Denkmal-Komitee, der „Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine", der „Berliner Architekten-Verein", der „Verein Deutscher Ingenieure", der „Zentralverein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt", vertreten waren. Auch viele ehemalige Freunde und Verehrer des Gefeierten hatten sich eingefunden. Die Feier bestand in einer Gedächtnisrede des Ehrenvorsitzenden des Vereins, Hrn. Oberbaudir. Bücking, mit nachfolgendem zwanglosen Zusammensein.

Es wurden 13 größere Vorträge gehalten, und zwar sprachen die Hrn.: Lazar über neuere Gründungen, Wagner über Arbeiterwohnungen, Köhnke über die Anlage der Vulkanwerft in Hamburg, Bahnson über Stadterweiterung und Bebauungspläne, Lassen über die Kleinarchitektur im Straßenbild, Dr. Schäfer über Freilichtmuseen, insbesondere das von Stockholm, Kölle über amerikanische Wehranlagen, Wilda über die Ausnutzung der deutschen Wasserkräfte für die Gewinnung von Luftstickstoff, Götze über Wasserverbrauch und Wassermesser in Bremen, Kölle über Großschiffahrtswege in Nordamerika, Dr. Schaefer über Architektur und Kunstgewerbe auf den Ausstellungen 1908, Götze über Neuerungen auf dem Gebiete der Flußwasserversorgungen, Bahnson über die Farbenphotographie. Außer diesen Vorträgen fanden in den Versammlungen noch eine große Anzahl kleinerer Mitteilungen statt.

Im Namen der vom Verein gewählten Kommissionen erstatteten Bericht: Hr. Rauschenberg: 1. über das Einfamilienhaus und die Staffelbauordnung; 2. über die Verbandsfrage: Mit welchen Mitteln kann Einfluß gewonnen werden auf die künstlerische Ausgestaltung privater Bauten in Stadt und Land. Hr. Wilda über die Verbandsfragen: 1. Wie kann die Stellung der Architekten und Ingenieure in den öffentlichen und privaten Verwaltungskörpern gehoben werden; 2. über die Gleichbewertung des Studiums an den technischen Hochschulen mit dem an den Universitäten bei den Wahlen zur Bürgerschaft.

Im Laufe des Sommerhalbjahres fanden Besichtigungen der im Bau befindlichen Wehr- und Schleusen-Anlagen bei Hastedt (zweimal), des fertiggestellten Polizeihauses und der im Waller Felde zur Reinigung der Abwässer eingerichteten Riensch'schen Separatorscheibe statt.

An den Senat wurden vom Vorstande auf Grund von Beschlüssen des Vereins Eingaben gerichtet: 1. Beschluß des Vereins, betreffend einheitliche Aufstellung von Bebauungsplänen; 2. die künstlerische Ausgestaltung privater Bauten in Stadt und Land betreffend; 3. Aeußerung des Vereins zu der Gesetzesvorlage wegen der Staffelbauordnung. An die Kommission der Bürgerschaft wegen Abänderung des § 4 des Gesetzes, die Bürgerschaft betreffend, wurde ebenfalls eine Eingabe gerichtet, in der die Gleichbewertung des Studiums an den technischen Hochschulen mit demjenigen an den Universitäten bei den Wahlen zur Bügerschaft erbeten wurde.

In Anlaß seines 30jährigen Bestehens feierte der Verein am 11. April ein Stiftungsfest, das durch humorvolle Vorträge und Vorführungen sehr stimmungsvoll verlief. Am 14. Juni fand in Lüneburg die alljährliche Zusammenkunft der Architekten- und Ingenieur-Vereine der drei Hansestädte Hamburg, Lübeck und Bremen statt. Das Geschäftliche wurde in diesem Jahre durch den Bremer Verein gehandhabt und dank der Tätigkeit der Hrn. Wagenführ, Högg und Wilda zu einem sehr befriedigenden Ergebnis geführt. —

Arch.- u. Ing.-Verein zu Hamburg. Vers. am 12. Febr. 1909. Vors. Hr. Bubendey, anwes. 63 Pers. Aufgen.: die Hrn. Arch. H. Hurriefeld und C. Truti. Nach Erstattung des Berichtes des Bibliotheks-Ausschusses und der Rechnungsablegung durch Hrn. Himmelheber berichtet Hr. Bramich über den im Oktober 1908 vollendeten Bau eines neuen Schuppens für die Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften am Moldauhafen.*) — L.

Vers. am 19. Febr. 1909. Vors. Hr. Bubendey, anw. 84 Pers. Aufgen. Hr. Reg.-Bmstr. Ernst Müller. Auf der Tagesordnung steht ein Vortrag des Hrn. Gallois über den Bau des neuen Gasometers auf dem großen Grasbrook.

Bevor Redner auf den Umbau des Gaswerkes selbst eingeht, macht er interessante Angaben über die bisherige Verzinsung und Leistungsfähigkeit der Hamburger Gaswerke. Das investierte Anlagekapital von 28,917 Mill. M. verzinst sich zur Zeit mit 14%; 13% des erzeugten Gases im Werte von 2 168 000 M. werden für die öffentliche Beleuchtung gebraucht.

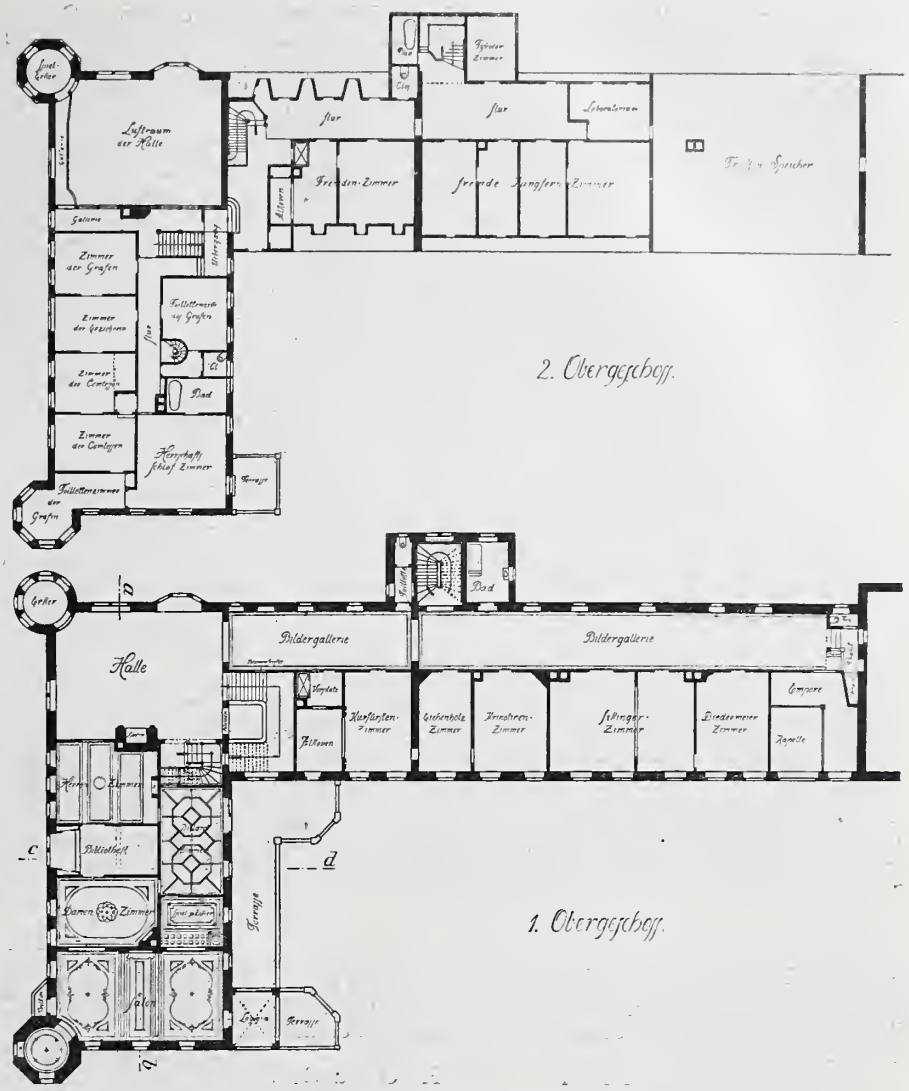
Nach eingehender Erläuterung der Konsum-Schwankungen und Maximal-Tagesabgaben der letzten Jahre, auf welche die sozialen Zustände, wie z. B. der 8 Uhr-Ladenschluß, nicht ohne Einfluß bleiben konnten, schildert Redner die Gründe, welche zunächst zum Ausbau des ältesten Ham-

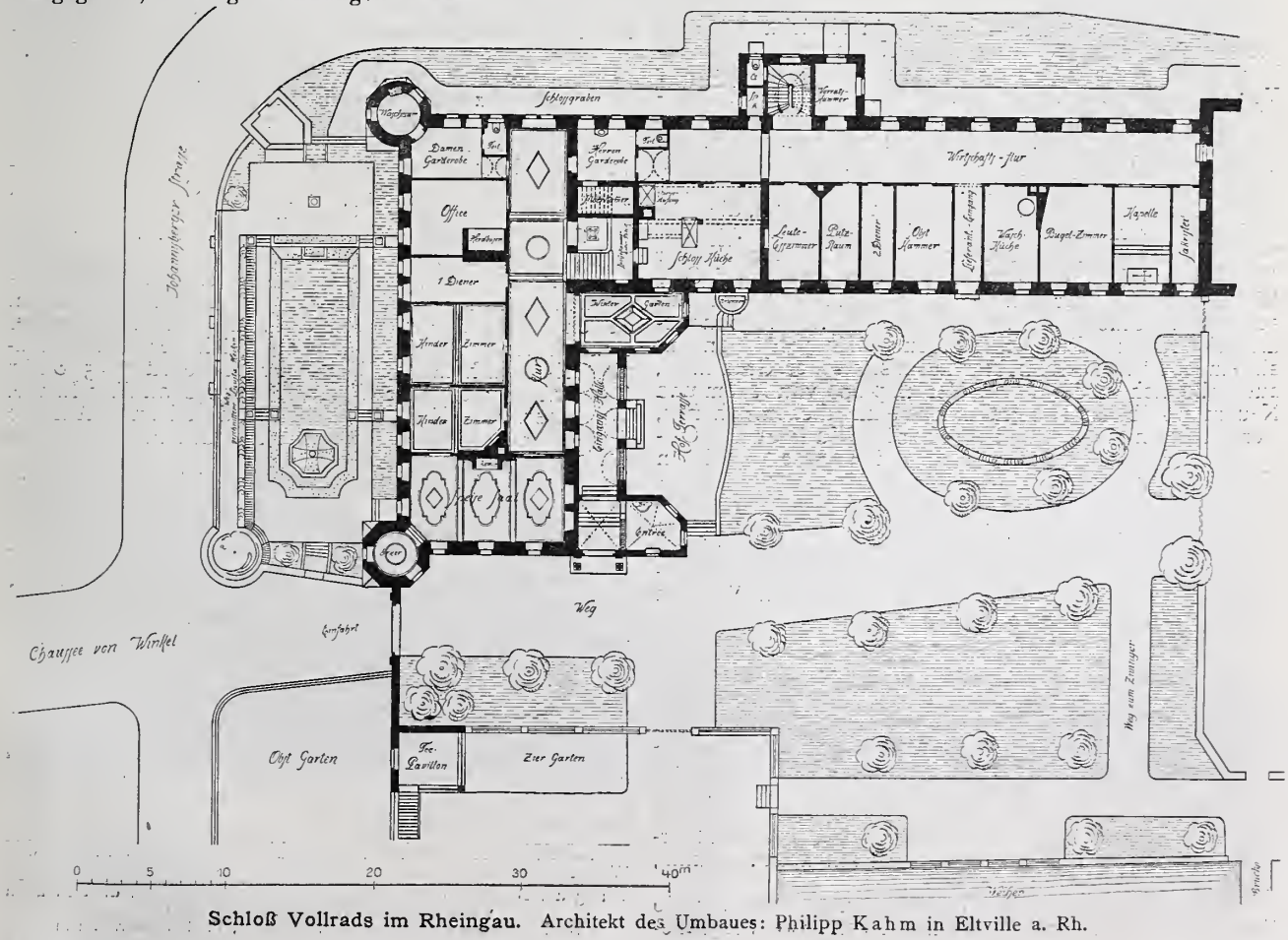
*) Vergl. die Veröffentlichung dieses Schuppens in No. 33 d. J.

burger Gaswerkes führten. Sie lagen teils in der Unzulänglichkeit und den veralteten Einrichtungen der bestehenden Anlagen, teils darin, daß der Plan eines am Westufer des Magdeburger Hafens zu erbauenden Kai-Schuppens für das Südfrucht-Geschäft eine Gelände-Verschiebung nötig machte. Der Kostenanschlag für den Umbau am Grasbrook belief sich auf rd. 14 Mill. M., wovon für die zuerst auszuführenden Anlagen im Sept. 1907 9 Mill. M. bewilligt wurden.

Redner entwickelt nun den Gesamt-Entwurf an der Hand zahlreicher Pläne und schildert den im Bau befindlichen gewaltigen Gasbehälter, der mit einem nutzbaren Inhalt von 200000 cbm der größte des Kontinentes ist und in seiner Größe nur von einigen englischen und amerikanischen Behältern übertroffen wird. Für den Behälter mußte von der bisher in Hamburg üblichen eingebauten Form abgesehen werden, in der Hauptsache aus finanziellen Gründen.

Nach einem Blick auf das Ergebnis der Ausschreibung für die Eisen-Betonarbeiten und die Behälter-Konstruktionen schildert Redner im weiteren Verlauf seines Vortrages unter genauen Angaben die Fundamente und ihre gewaltige Belastung, die Größenverhältnisse und Konstruktion des Bassins, die Einzelheiten des Bassinbodens, des Stahlplatten-Außenmantels und der notwendigen sorgfältigen Nietung desselben, sowie die Konstruktion der Bassin-Innenwand nach der in Chemnitz von Neumann in Eschweiler angewandten patentierten Methode, ferner die vierteilige Glocke, die eigenartige Rollenführung, die Gewichte und die Gasdrücke der einzelnen Glockenauszüge, das Führungsgerüst, die Ringverbindungen





Schloß Vollrads im Rheingau. Architekt des Umbaues: Philipp Kahm in Eltville a. Rh.

desselben und deren Zugänglichkeit, sowie die Beheizung des Beckens und der Schöpftassen durch unmittelbare Dampfzuleitung vom Kessel aus.

Zum Schluß schildert Redner den im Bau befindlichen 110000 cbm fassenden Kohlen-Silospeicher von 6300 qm Grundfläche und 16 m Schütthöhe und die eigenartigen Kran-Konstruktionen und sonstigen Vorrichtungen für die Kohleneinnahme und den Transport in die oberhalb der Oefen liegenden Bunker. Die Kosten dieses Speichers belaufen sich auf 972 000 M. für die eigentlichen Bauarbeiten und 438 400 M. für die Maschinen-Ausrüstung. — Mit einem Hinweis auf die künftige ausschließlich maschinelle Koke-Aufbereitung schließt der von der Versammlung mit großem Beifall aufgenommene Vortrag. — Wö.

Architekten-Verein zu Berlin. Vers. vom 15. Febr. 1909. Vorsitz.: Hr. Geh. Brt. Saran. Anwes.: 164 Mitgl., 7 Gäste.

Nach einigen geschäftlichen Mitteilungen des Vorsitzenden und Beurteilung verschiedener Monats-Wettbewerbe erteilte der Vorsitzende Hrn. Reg.-Rat Blunck das Wort zum Vortrage über „Denkmalpflege und moderne Kunst". Nach einem kurzen Ueberblick über die Arbeitsgebiete der Denkmalpflege und ihre Entwicklung im 19. Jahrhundert stellte der Vortragende bei allen Erneuerungen, Ergänzungen und Erweiterungen alter Baudenkmäler als erste Forderung die Erzielung einer künstlerischen Einheit auf, wie es für den schaffenden und wirklich künstlerisch empfindenden Architekten eigentlich selbstverständlich sei, ohne Rücksicht auf die formale Behandlung der Einzelteile, auf welche von der wissenschaftlichen Forschung ein viel zu entscheidendes Gewicht gelegt werde. In klarer und überzeugender Weise wußte der Vortragende dieses an der Hand trefflich gewählter Beispiele in Lichtbildern zu erläutern, wie z. B. ein barockes Dach auf einer romanischen Kapelle, ein Renaissance-Dachreiter auf einem gotischen Unterbau für den empfindenden Betrachter ein größerer Genuß sei, als die wissenschaftlich stilrein restaurierte gotische Kirche mit ihren langweiligen Malereien, exakten Schnitzereien und prächtig aufgeputzten Kronleuchtern. In der Denkmalpflege komme es nicht auf Schlagworte an, die ja leider auch unsere ganze Kunst heutzutage noch immer zu sehr beherrschen, sondern darauf, daß wirklich künstlerisch empfindende Architekten die Aufgaben lösen. An trefflich gewählten Beispielen wies Redner die Richtigkeit seiner Ausführungen schlagend nach. Daß die frischen, klaren Ausführungen des Vortragenden allgemeine Zustimmung fanden, bewies der reiche Beifall am Schlusse des Vortrages.

Versammlung vom 22. Februar. Vors. Hr. Ob.- u. Geh. Brt. Dr.-Ing. Stübben.

Hr. Stadtbaudir. Franz Drobny in Karlsbad hielt an diesem Tage einen Vortrag über „Neuere Baubestrebungen und Architekturströmungen in Wien". Der Vortragende gab zunächst einen Ueberblick über die Entwicklung der Wiener Architektur in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts, die den Monumentalstil auf historischer Grundlage pflegte, besprach dann die Bestrebungen nach Schaffung eines bürgerlichen Wohnhausstiles, die Forderungen nach einem Zweck- und Sachstil, die Entwicklung des modernen Wiener Kunstgewerbes und des Wohnhausbaues auf dieser Grundlage, das moderne Wiener Geschäfts- und Zinshaus, sowie den Monumentalstil Otto Wagner's und seiner Schule. Hierauf fanden die eklektischen und die modernen Bestrebungen im Kirchenbau verdiente Würdigung. Die herrschenden drei Hauptströmungen: allgemein gültige Architektur auf historischer Grundlage, ausschließlich Moderne, und Verknüpfung von Altem und Neuem in selbständiger Prägung zu einheitlichem Schaffen, werden durch die drei Meister König, Wagner und Ohmann repräsentiert, neben welchen eine große Anzahl von Künstlern eigenkräftiger Begabung ihre eigenen Wege gehen. Die besondere Würdigung der einzelnen Schöpfungen geschah an der Hand einer großen Anzahl von Lichtbildern nach Bauten der Wiener Architekten aus den letzten Jahrzehnten, welche Vorführung ein umfassendes Bild der charakteristischen öffentlichen und privaten Bauten Wiens in den letzten Jahrzehnten entrollte. —

Vermischtes.

Hafenbauten in Genua. Eine von der Hafenverwaltung Genuas herausgegebene Druckschrift enthält ausführliche Angaben über die bis zum 1. Oktober v. Js. vollendeten und im Bau begriffenen Arbeiten zum Ausbau des Hafens. Ein übersichtliches Bild seiner gegenwärtigen und künftigen Gestaltung gibt der der Druckschrift beiliegende Plan, auf dem die geplanten bezw. schon im Bau begriffenen Arbeiten punktiert sind. Diese Arbeiten beruhen der Mehrzahl nach auf dem im Jahre 1903 angenommenen Programm, das folgende Neuerungen vorsieht:

Errichtung eines neuen Hafenbeckens (Bacino Vittorio Emanuele III) mit einer Wasserfläche von 39 ha, Vergrößerung des Ponte Caracciolo, Abbruch des Ponte Sapri, Verlängerung der Mole Duca di Galliera um 200 m und des Kais Gerolamo Boccardo, Neubau des Kais Malapaga und eines Kais auf der Südseite des Molo Vecchio.

Im Jahre 1908 wurde sodann die Bildung einer neuen Industriezone südlich des Molo Giano durch Legung zweier Dämme und Aufschüttung des dadurch entstehenden Dreiecks beschlossen, wodurch die Verengerung des Hafeneingangs von bisher 650 m auf 400 m und ein besserer Schutz des Hafenwassers gegen die südöstlichen Winde erzielt werden soll. Von diesem Programm wurde im vergangenen Jahre nur vollendet der Kai Boccardo und Malapaga. Nahezu vollendet ist der Abbruch des Ponte Sapri; fortgesetzt wurden die Arbeiten für die Vergrößerung des Ponte Caracciolo und der Kaianlagen am Molo Vecchio. Im Bau begriffen ist ferner der Steindamm für den Außenarm des neuen Bacino Vittorio Emanuele III; von diesem Steindamm waren am 1. Okt. 1908 etwa 300 m ausgeführt. Die Arbeiten zur Verstärkung der Mole Duca di Galliera waren zu dem gleichen Zeitpunkt zu ungefähr $^3/_5$ vollendet.

Fertiggestellt wurde ferner ein 332 m langer Tunnel, der im Westen des Hafens von dem Steinbruch Chiappella von Nord nach Süd nach dem Leuchtturme führt zur Beförderung des für den Bau des neuen Hafenbeckens nötigen Steinmateriales; auch wurde der Durchbruch einer Verbindungsstraße zwischen Genua und Sampierdarena vollendet, die dem Verkehr der Lastfuhrwerke dienen soll.

Von technischen Neuerungen sind hervorzuheben die Errichtung und Inbetriebnahme von acht elektrisch betriebenen Kohlenverladern auf dem Ponte Biagio Assereto, denen zwölf weitere folgen sollen, ferner die Vollendung eines 920 qm großen Eisenschuppens auf dem Kai St. Lazzaro, der zur Aufnahme der Exportwaren bestimmt ist und der nahezu vollendete Bau eines mehrstöckigen Lagerhauses für Baumwolle auf dem Kai Chiappella, das einen Flächenraum von etwa 4000 qm bedeckt. Fahrwasser-Verbesserungen, Vertiefung und Erweiterung des Seeverkehrsweges sind nicht zu verzeichnen. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb für einen General-Baulinienplan des Stadtbezirkes St. Nikola in Passau wird vom Magistrat der Stadt Passau mit Frist zum 1. Sept. 1909 ausgeschrieben. Drei Preise von 1200, 800 und 500 M. Unter den Preisrichtern die Hrn. städt. Brt. Grässel, städt Bauamtm. Bertsch und Prof. Hocheder in München, städt. Ob.-Brt. Weber in Nürnberg und städt. Brt. Flintsch in Passau. Unterlagen gegen 4 M., die später zurückerstattet werden, vom Stadtbauamt Passau.

In einem Wettbewerb für ein herrschaftliches Landhaus in Trier, veranstaltet von Hrn. Bankier Reverchon als Bauherrn und beschränkt auf Trierer Architekten bezw. die besonders eingeladenen Hrn. Arch. Fabricius und Reg.-Bmstr. Moritz in Cöln, sowie Tillessen in Mannheim erhielten je einen I. Preis die Hrn. Arch. Tillessen in Mannheim und Peter Marx in Trier, einen III. Preis die Hrn. Arch. Jos. Steinlein und Dipl.-Ing. Paul Mauder in Trier. Angekauft wurden die Entwürfe der Hrn. Arch. C. Moritz in Cöln, Jos. Kuhn, Joh. Reiter, Carl Walter, sämtlich in Trier. —

Zum Wettbewerb betr. Bebauungsplan für das Rittergut Rüdersdorf (Mark) erhalten wir eine gedruckte Postkarte folgenden Inhalts: „Als Redakteur des Rüdersdorfer Preisausschreibens teile ich Ihnen mit, daß in den „Ergänzungen zu den Bedingungen" sich ein erst heute von mir bemerkter Druckfehler eingeschlichen hat, den ich hierdurch berichtige. Es muß heißen: „Der II. Preis beträgt 3500 M." (statt, wie gedruckt, 3800 M.) Hochachtungsvoll Willy Lange, Wannsee". Diese Karte ist anscheinend auch an die Adresse derjenigen gegangen, die seiner Zeit das Programm des Wettbewerbes bezogen haben.

Wir sind der Ansicht, daß diese Berichtigung der vom 30. Januar d. J. datierten „Ergänzungen" keine rechtliche Kraft haben kann, ganz abgesehen davon, daß diese neuere Bekanntmachung nicht durch den Veranstalter des Ausschreibens selbst gegengezeichnet ist. Zwischen den Teilnehmern am Wettbewerb, die in die Bearbeitung auf Grund der früher bekannt gegebenen Bedingungen eingetreten sind, und dem Ausschreiber besteht eine Art Vertrag, den letzterer nicht einseitig abändern kann, auch wenn ihm ein Irrtum untergelaufen ist. Unverständlich ist es uns allerdings, wie man bei einer Aufgabe, wie der vorliegenden, überhaupt den Versuch machen konnte, die durch Veröffentlichung einmal zugesagte Preissumme nach 3 Monaten wieder um die Lappalie von 300 M. zu kürzen. Wir können eine solche Engherzigkeit bei dem Ausschreiber des Wettbewerbes kaum annehmen. —

Inhalt: Schloß Vollrads im Rheingau. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich i. V. Fritz Eiselen, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

SCHLOSS VOLLRADS IM RHEINGAU. * ARCHITEKT DES UM- UND ERWEITERUNGSBAUES: PHILIPP KAHM IN ELTVILLE AM RHEIN. * ANSICHTEN DER HALLE IM ERSTEN OBERGESCHOSS. * * * * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 47. BERLIN, DEN 12. JUNI 1909.

Schloß Vollrads im Rheingau. (Fortsetzung.)

Architekt des Umbaues: Philipp Kahm in Eltville a. Rh. Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 316 und 317.

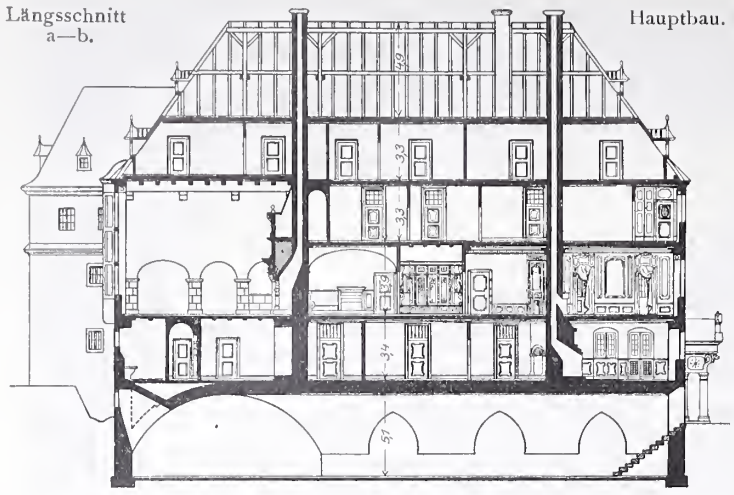
Das Haus wird von einem Zug charaktervoller Wohlhabenheit und Vornehmheit durchweht, wie sie den einfachen Formen des XVII. Jahrhunderts eigen waren. Schon bei dem Durchschreiten der Vorhalle mit dem plätschernden Laufbrunnen fühlt man sich von dem anheimelnden Eindruck des Inneren gefangen. Beim Eintritt in das wintergartenartig ausgestattete Entree überrascht uns ein in der Lieblingsfarbe der Schloßherrin prangendes Blumenmeer, dem die weißgestrichenen Wände mit rotem Marmorsockel den wirkungsvollen Hintergrund abgeben, der wiederum durch gartengrüne Spaliere belebt wird. Unter Lorbeerbäumen und Palmen sind weiße Sitzbänke angeordnet.

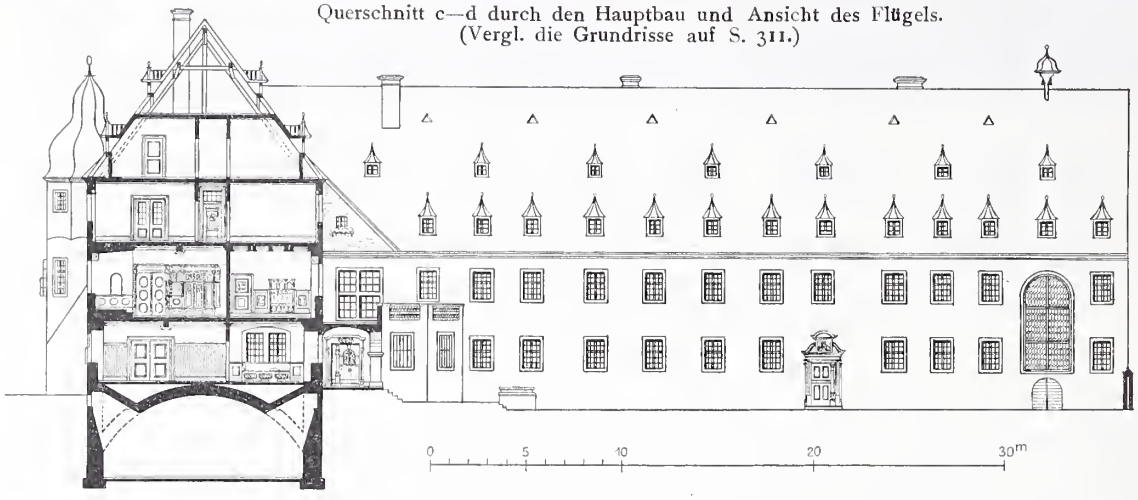
Eine breite Glastür führt zum geräumigen Erdgeschoßflur, dessen Wände in Stuckfelder aufgelöst und in Kalkfarbe weiß patiniert sind. Die lichte Raumstimmung erhält hier durch den ringsum laufenden, 1 m hohen warmtönigen Eichenholzsockel und durch Türen mit Traillenoberlichten neben dem roten Sandsteinboden ihre tieferen Akkorde. Am östlichen Ende dieses Herrschaftsflures öffnet sich die Doppeltür nach dem in satten dunklen Farben gehaltenen Speisesaal (s. Bildbeilage zu No. 48), der im Charakter des XVII. Jahrhunderts wiederhergestellt worden ist. Auf einem rot- und graugemusterten Sandsteinboden erhebt sich an der Längswand der marmorierte Sandsteinkamin mit Allianze-Wappen der Familie Greiffenklau-Sickingen aus dem XVII. Jahrhundert und offener Holzfeuerung, der zu dem der Zeit entsprechend schwarzmarmorierten 1,2 m hohen Holzsockel in harmonischem Einklang steht. Die Wände sind mit einer von Georg Hulbe in Hamburg sorgfältig wiederhergestellten alten Ledertapete — tiefblauer Grund mit goldpatinierten Ornamenten — überspannt, und die Decke nebst schlichten Stuckgesimsen weiß gestrichen. Ueber drei Stufen gelangt man zu dem nach dem Rhein zu belegenen Turmerker, dessen Wände nach einem beim Abbruch aufgedeckten sattgelben Ornament-Muster auf hellblauem Grund prächtig ausgemalt worden sind. Die Ausstattung der sich hieran anschließenden Kinderzimmer ist zweckentsprechend einfach gehalten. Zu beiden Seiten des entgegengesetzten Flur-Endes liegen nahe der Haupttreppe die Herren- und Damengarderoben, deren Wände aus dunkelgebeiztem Eichenholz in eigenartiger Zusammenstellung mit alten Wandfliesen bekleidet, darüber weiß gestrichen sind, und die eine sichtbar geputzte Balkendecke in gleichem Weiß erhalten haben, wodurch den Räumen ein flämisch anmutender Charakter zuteil geworden ist.

Das mit besonderem Eingangsportal versehene Erdgeschoß des Seitenflügels enthält neben der interessanten alten Schloßkapelle aus dem XVII. Jahrhundert in der Hauptsache die umfangreichen Räume für die Hauswirtschaft, welche an einem besonderen Wirtschaftsflur gelegen sind.

Ueber eine breite Steintreppe gelangt man nach dem Hauptraum des I. Obergeschosses: der Schloßhalle (Abbildungen auf der Bildbeilage und in No. 48), welche gleichzeitig den künstlerischen Mittelpunkt des ganzen Hauses bildet. Hier ist es, wo nach alter Sitte der Hausherr seine Gäste am heimischen Herd willkommen heißt, um dessen lustig flackerndes Kaminfeuer sich des Abends wie in den patriarchalischen Zeiten die Familie versammelt, deren Mitglieder sich dann in die einzelnen Schlafzimmer zurückziehen. Nicht mit Unrecht bildet somit die Kaminanlage als Mittelpunkt der Halle das Hauptmotiv des Raumes. Der Kamin ist in rotgeflammtem Reistenhäuser Stein (Bruch Arnold & Söhne) von dem Bildhauer Wilh. Müller zu Niederwalluf geliefert und meisterhaft ausgeführt.

Als Gegengewicht zu dem schweren offenen Kamin ist der auf der Südwestecke einschneidende Eckturm anzusehen, der in seinem unteren Teil einen um drei Steinstufen erhöhten kühlen Erker mit Kugel-Gewölbe, sterngemustertem Sandsteinboden, dunkles Eichenholz-Paneel und weiße Wände erhalten hat. Um die unwohnlich wirkende große Höhe der Halle zu mindern, ist in der Höhe des II. Obergeschosses auf zwei Seiten eine Galerie angelegt, die wiederum die Verbindung mit den im oberen Teil des Eckturmes befindlichen Spielerker mit Ausguck herstellt. Auf der einen Seite der schöne matte Holzton des Eichenholzgetäfels und der Deckenbalken, das warme Rot des geflammten Reistenhäuser Sandsteines an Kamin, Pfeilern und Tür-





Querschnitt c—d durch den Hauptbau und Ansicht des Flügels.
(Vergl. die Grundrisse auf S. 311.)

Gewänden, auf der anderen Seite das zwischengesetzte Weiß an Decken und Wänden und das rötlichgelbe Tafelparkett, das ergibt Werte, die sich zu einem Farbenwohllaut vereinigen, wie sie den Dielen unserer alten rheingauer Patrizier-Häuser eigen waren. Bei dieser Gelegenheit sei der Möbelfabrik Jakob Maschmann in Mainz gedacht, die mit seltenem Verständnis die Gedanken des Architekten erfaßt und seine Entwürfe in vollendeter Weise in Wirklichkeit umgesetzt hat. Um für das Auge einen Ruhepunkt zu schaffen, ist die große Wand über den drei Treppenbögen geschlossen ausgeführt, und um den großen Zug der Gesamtauffassung nicht zu beeinträchtigen, bildnerischer Schmuck nur in beschränktem Maße auf Kamin, Konsolen, Pilastern und Galeriebrüstung (letztere vom Holzbildhauer Hans Steinlein in Eltville ausgeführt) verwendet worden. Nach Art alter englischer Hallen erhält die Diele durch hohe zweigeschossige Fenster, von denen das eine erkerartig hinausgebaut ist, reichlich Licht, während eingebaute Fenstersitze die Behaglichkeit des Aufenthaltes erhöhen. —

(Schluß folgt.)

Ueber Schiffshebewerke mit Schraubenführung.

Von Ing. Fr. Jebens in Ratzeburg.

Im folgenden wird die Rede sein von Hebewerken, die, wie das bei Henrichenburg in der Nähe von Dortmund ausgeführte, eine Schraubenführung haben, die den Trog in der wagrechten Lage hält, und Schwimmer, die ihn tragen. Bei jeder Schwimmerschleuse kommt es sehr darauf an, wie der Untergrund beschaffen ist, auf dem sie stehen soll. Sehr günstig ist geschlossener Felsen, der eine gewisse Festigkeit besitzt. Die Abbildungen 1 und 2 zeigen Längs- und Querschnitt eines Hebewerkes, das unter Umständen für solchen Boden geeignet ist.

Der Trog sei 70 m lang, 8,8 m breit und die Wassertiefe 2,5 m, die Hubhöhe 20 m. Für die Schwimmer ist eine mit Wasser gefüllte Grube vorhanden. Diese befindet sich also im Felsen und es wird angenommen, daß derselbe so fest ist, daß eine Befestigung der Wände nicht nötig sein wird. Für die großen Schraubenspindeln sind Portale vorhanden. Die Spindeln stehen fest, sind also nicht drehbar wie bei Henrichenburg. Gedreht werden die auf den Spindeln sitzenden Muttern, die über dem Trog liegen und mit ihm auf- und abgehen. Zum Antrieb dient der über dem Trog liegende Motor; die lange Achse desselben hat an den Enden Zahnräder, die durch Vermittlung von Querachsen die großen Muttern drehen, die mit Zahnkränzen versehen sind. Der Trog bekommt nun beim Abstieg eine Mehr-, beim Auf-

Einiges aus der Geschichte und dem Bau des Suezkanals.*)

Nach eigenen Erlebnissen in den Jahren 1863—1870 von Geh. Brt. Heidegger in Cöln a. Rh.

(Nach einem Vortrage, gehalten im „Architekten- und Ingenieur-Verein für Niederrhein und Westfalen“ in Cöln a. Rh.)

Beim ersten Blick auf die Erdkarte fällt wohl Jedem die kleine Landzunge auf, welche die Brücke bildet zwischen Europa, Afrika und Asien, welche aber auch das rote und mittelländische Meer trennt. Es ist deshalb nicht zu verwundern, daß schon im grauen Altertum Versuche gemacht worden sind, diese Landenge zu durchstechen und die beiden Meere in Verbindung zu bringen. Der älteste Kanal wird wohl der unter dem Pharao Seti I., ungefähr 1800 Jahre vor unserer Zeitrechnung gegrabene Kanal sein, über den freilich nähere Nachrichten fehlen. Von demselben ist nur eine Abbildung auf der nördlichen Außenwand des Tempels zu Karnak in Oberägypten vorhanden. Mit dem Verfalle der ägyptischen Machtstellung ging aber auch diese Wasserstraße, wohl durch Versandung, wieder verloren.

Der zweite Kanal, der bekannt geworden, ist der vom Pharao Necho im Jahre 600 vor Chr. gegrabene, über den Herodot berichtet. Dieser Kanal ging von Bubastis, dem heutigen Zagazig, an dem pelusischen Nilarm gelegen, durch das aus der Bibel bekannte Ländchen Gosen, nach Hieropolis, einer Stadt, die vermutlich am Anfang der heutigen Bitterseen lag und bis wohin wahrscheinlich sich damals das rote Meer erstreckte, während heute dieses Meer erst 65 km weiter südlich bei Suez seinen Anfang hat. Als die Perser die Herrschaft in Aegypten erlangt hatten, ließ Darius, Sohn des Hystaspes, im Jahre 500 vor Chr. diesen Kanal wieder herstellen, indem er den Teil zwischen den Bitterseen und dem roten Meer, der wahrscheinlich durch unterirdische Hebungen und durch Versandungen nicht mehr befahrbar war, wieder ausheben ließ. Im Jahre 285 vor Chr., als nach dem Tode Alexander des Großen die Ptolemäer herrschten, ließ Ptolemäus Philadelphus wieder Arbeiten an dem Kanal ausführen; wahrscheinlich ließ er unter anderem auch am Einfluß in das rote Meer eine Art primitiver Schleusen, die damals erfunden worden sind, errichten, um vom Kanal ohne Umladung ins rote Meer gelangen zu können.

Unter der römischen Weltherrschaft scheint der Kanal wenig oder garnicht unterhalten und der Wasserweg verlassen worden zu sein. Der Verkehr ging damals von den Hafenstädten Myos und Ormos, welche am roten Meer gelegen waren, nach Coptos, einer Stadt am Nil in Oberägypten, auf einer von den Ptolemäern erbauten Landstraße. Erst nach Eroberung Aegyptens durch Amra, den Feldherrn des Kalifen Omar im Jahre 638—640 nach Chr. wurde wieder an den Kanal gedacht. Omar ließ den Kanal, der streckenweise ganz versandet war, wieder ausheben, weniger für den

(Fortsetzung Seite 318.)

*) Anmerkung der Redaktion. Am 25. April d. J. waren 50 Jahre seit dem Tage verflossen, an welchem der erste Spatenstich für den Suezkanal getan wurde. Ein solcher Rückblick auf die Geschichte und Entwicklung des Kanales, der Umwälzungen im Weltverkehr zur Folge gehabt hat, wie kein anderes Unternehmen nach ihm, erscheint daher wohl am Platze.

gang eine Minderlast und der Motor läuft dann in dem einen oder anderen Sinne.

Die Portale stehen auf vier großen Mauerwerkskörpern und sind mit denselben durch starke Anker verbunden. Notwendig ist solche Verankerung, weil der Trog einmal leer laufen könnte. Er würde dann durch den Auftrieb der Schwimmer mit großer Kraft nach oben gedrückt und die Portale würden emporgehoben werden, wenn sie nicht an dem mächtigen Mauerwerk befestigt wären. Beim Hebewerk zu Henrichenburg ist es einmal vorgekommen, daß das Trogwasser abfloß; die starken Spindeln und Verankerungen verhüteten aber weiteren Schaden.

Abbildung 1.
Längsschnitt.

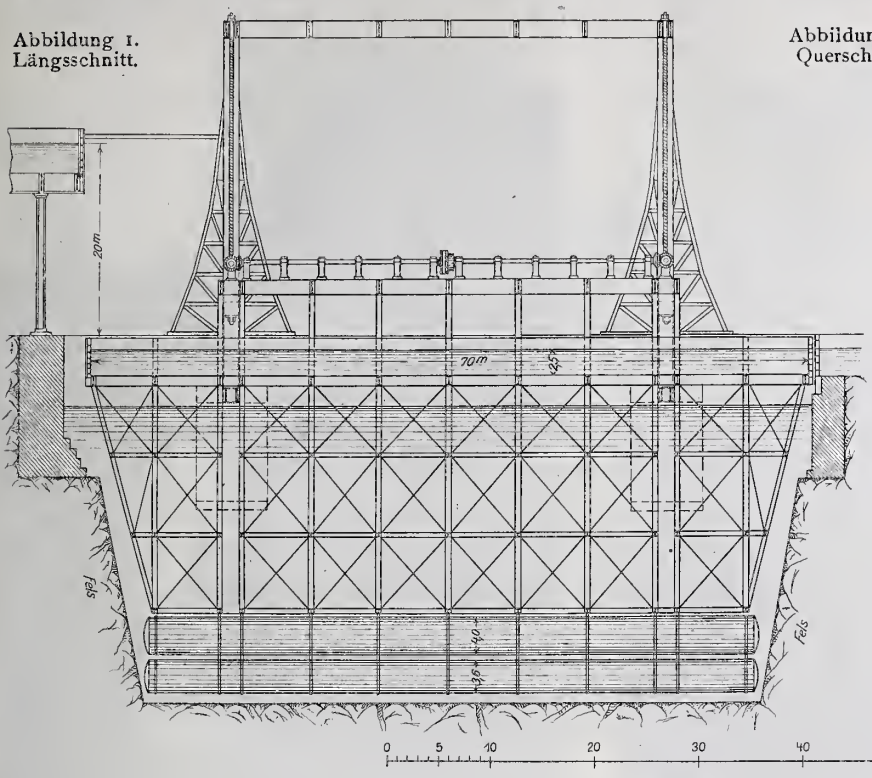


Abbildung 2.
Querschnitt.

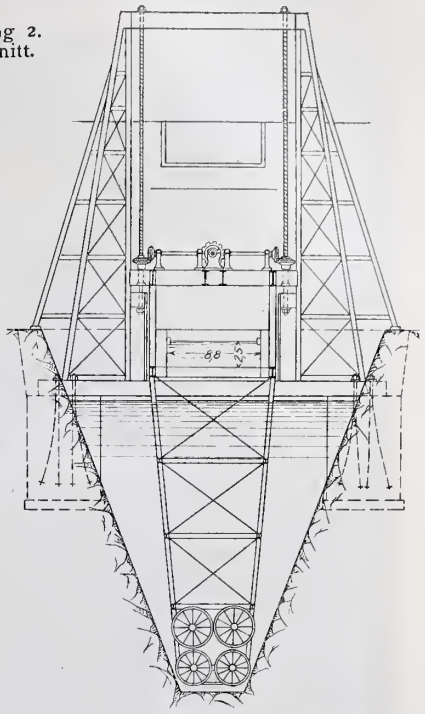


Abbildung 3. Schiffshebewerk mit Schraubenführung und wagrechten Schwimmern.

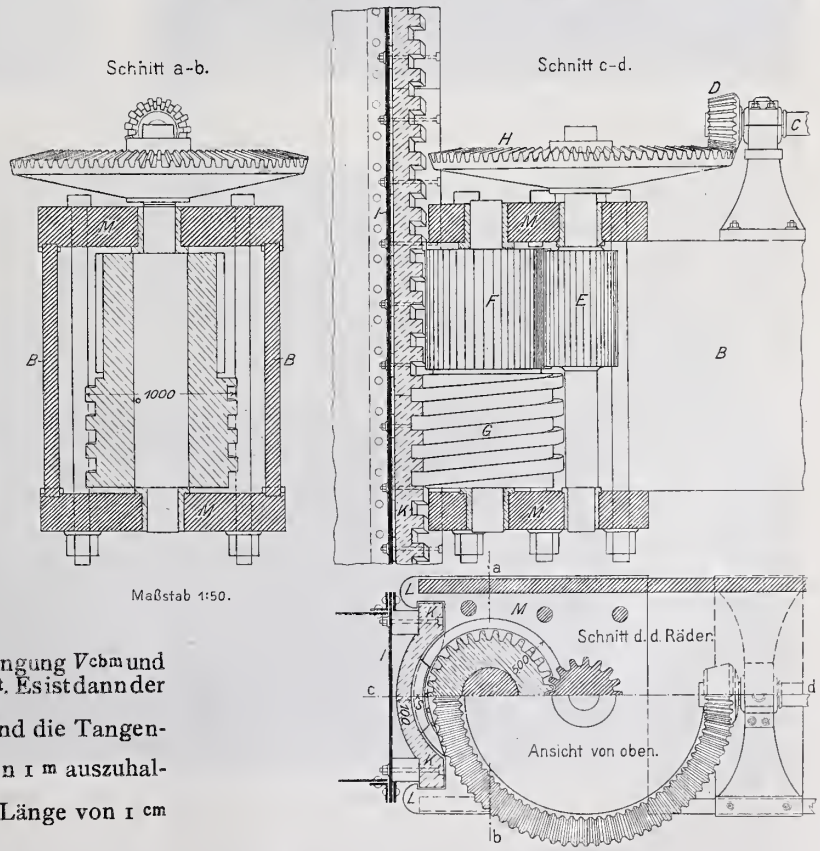
Wie aus den Abbildungen hervorgeht, sind die beiden Ständer eines Portales unten durch einen kräftigen Balken verbunden. Dadurch wird der Abstand der Ständer genau erhalten, was durchaus erforderlich ist, weil die im Portal auf- und absteigenden Muttern immer genau gleiche Entfernung von einander behalten.

Die Schwimmer bestehen in wagrechten Zylindern, die an den Enden geschlossen und mit dem Trog durch Gestänge verbunden sind. Für die unteren Querbalken der Portale sind im Gestänge, das mit dem Trog auf- und abgeht, Schlitze freigelassen.

Es soll jetzt ein Vergleich eines wie vorstehend konstruierten Hebewerks mit dem Henrichenburger angestellt werden.*) Zuerst mögen die Schwimmer in Betracht gezogen und es soll gezeigt werden, daß wagrechte Schwimmer weniger Eisen erfordern als senkrechte. Die Länge des wagrechten Schwimmers sei l m, die Wasserverdrängung V cbm und der Druck in Tonnen auf das Quadratmeter p t. Es ist dann der Querschnitt $\frac{V}{l}$, der Durchmesser $2\sqrt{\frac{V}{\pi l}}$ und die Tangentialkraft, die der Mantel auf eine Länge von 1 m auszuhalten hat, $\sqrt{\frac{V}{\pi l}}\,p$ t. Diese Kraft ist auf einer Länge von 1 cm $\frac{p}{100}\cdot\sqrt{\frac{V}{\pi l}}$. Die zulässige Druckspannung im Mantel sei für 1 qcm $= T$ t. Dann ist die Stärke des Mantelbleches $\frac{p}{100\,T}\cdot\sqrt{\frac{V}{\pi l}}$ cm. Man hat ferner den Inhalt der Mantelfläche $2\sqrt{\frac{V}{\pi l}}\cdot\pi\cdot l$ qm. Mithin ist die Eisenmenge des Mantels

$$\text{(theoretisch)} = \frac{1}{100}\cdot\frac{p}{100\,T}\sqrt{\frac{V}{\pi l}}\cdot 2\sqrt{\frac{V}{\pi l}}\cdot\pi l = \frac{2\,p\,V}{10000\,T}\ \text{cbm}.$$

Da in diesem Ausdruck für die Eisenmenge die Länge l nicht mehr vorkommt, so ist der Eisenbedarf davon unabhängig und es bleibt sich bei gleicher Wasserverdrängung gleich, ob der Schwimmer kurz oder lang ist. Zu den Mänteln der Schwimmer des hier beschriebenen Hebewerkes



*) Beschreibungen des genannten Werkes befinden sich in der „Dtsch. Bauztg." 1896, S. 63 u. ff. und 1898, S. 429 u. ff., im „Zentralbl. d. Bauverwltg." 1895, S. 510, in der „Ztschrft. d. Vereins deutsch. Ing." 1899 S. 941. Sehr ausführlich ist die Bauart der Schwimmer behandelt im „Zentralbl. d. Bauverwltg." 1896 S. 308 u. ff.

ist also ungefähr ebensoviel Material nötig wie zu senkrechten Schwimmern wie beim Henrichenburger System, vorausgesetzt, daß die Hubhöhe des Werkes die gleiche ist. Ganz anders ist es mit den Kuppeln; diese haben bei Henrichenburg 8,3 m Durchmesser, und die Fläche der 10 Kuppeln mißt 541 qm. Die in den beigefügten Abbildungen angegebenen 8 Kuppeln haben zusammen aber nur etwa 91 qm. Zu diesen ist also nur etwa $^1/_6$ der Eisenmasse der ersteren nötig. Bei Henrichenburg sind im Inneren der Schwimmer

Transformatoren-Haus.

Eingangs-Portal.

Gesamt-Ansicht nach dem Um- und Erweiterungsbau.
Schloß Vollrads im Rheingau. Architekt des Umbaues: Phil. Kahm in Eltville.

am Mantel starke Spanten angebracht, die dem mächtigen Wasserdruck auf die weiten Kuppeln Widerstand zu leisten haben. Bei dem hier beschriebenen Werk ist aber der Druck auf die kleineren Kuppeln lange nicht so groß, Spanten sind deshalb unnötig, zumal die rohrförmigen, im Inneren mit Versteifungs-Sternen versehenen Mäntel geeignet sind, starken Achsenkräften das Gleichgewicht zu halten. Es kommt noch in Betracht, daß wagrechte Schwimmer nicht so tief hinabreichen wie senkrechte; der mittlere Wasserdruck ist deshalb auch nicht ganz so groß als bei letzteren. Aus diesen Erwägungen ergibt sich mithin, daß die hier vorgeführten wagrechten Schwimmer weniger Material beanspruchen als senkrechte, vorausgesetzt, daß die Hubhöhe in beiden Fällen gleich groß ist.

Beim Henrichenburger System liegen an den Seiten des Troges starke Fachwerkträger, welche die sogenannte Trogbrücke bilden. Bei regelrechtem Betrieb wird diese nur wenig angespannt, hat aber große Biegungs-Momente auszuhalten, wenn der Trog etwa leer oder wenn einer oder sogar zwei der Schwimmer voll laufen würden. Bei Henrichenburg ist die Brücke so stark, daß sie für diese außergewöhnlichen Fälle genügt. Eine mächtige Kraft von mehr als 600 t würde auf die Brücke an einer Stelle wirken, wenn sich ein Schwimmer mit Wasser füllt. Das ist aber nicht der Fall beim hier beschriebenen Werk, denn einfließendes Wasser verteilt sich auf den langen Schwimmer; solche große Momente wie bei Henrichenburg werden nicht entstehen. Beim hier beschriebenen Werke kann man ohne Brücke auskommen. Der Trog bildet mit den Schwimmern und dem Gestänge einen einzigen Körper, und jeder Teil, insbesondere das verstrebte Gestänge, hat gegen Biegungs-Momente eine gewaltige Widerstands-Fähigkeit. Berechnungen müssen hier unterbleiben; ohne solche kann man aber bereits einsehen, daß bei der hier vorgeführten Anordnung das verstrebte Gestänge weniger Eisen erfordern wird als Trogbrücke und Traggestänge zu Henrichenburg.

Die Anfertigung von Schwimmern mit weiten Kuppeln und des auf den Schwimmern im Kreise stehenden Traggestänges wie in Henrichenburg ist ferner eine schwierigere als bei der hier gewählten Anwendung.

Die vorstehenden Erörterungen ergeben also, daß zu den auf- und absteigenden Massen (Trog, Schwimmer, Trag-

gestänge, bezw. Trogbrücke) weniger Eisen nötig ist beim hier vorgeführten System als beim Henrichenburger. Die Materialkosten sind daher geringer, aber auch an Arbeitslohn ist weniger zu zahlen, teils weil weniger Eisen zu verarbeiten, teils weil die Arbeit einfacher ist.

Wo nun der Untergrund zur Herstellung der großen Tauchgrube geeignet ist, dürfte das hier beschriebene System in Frage kommen; indessen können im gegebenen Fall nur ausführliche Massen- und Kosten-Berechnung Klarheit verschaffen. In Norddeutschland wird Felsboden selten vorkommen; er ist aber stellenweise vorhanden in der für den Donau-Main-Kanal vorgesehenen Linie.**) Wahrscheinlich wird sich auch in irgend welchen Gegenden, wo österreichische Kanäle verlaufen werden, Felsgrund finden.

An jedem Schiffs-Hebewerk sind große Gleichgewichtsstörungen möglich. Leerlaufen des Troges ist vorgekommen bei den Hebewerken zu les Fontinettes und Henrichenburg. Dort wird das Trogtor zugleich mit dem der benachbarten Haltung gehoben, nachdem es an das letztere durch eine Kuppelung angehängt wurde. Als man nun einmal bei Henrichenburg versäumt hatte, vor dem Niedergang des Troges die Kuppelung wieder zu lösen, blieb das Trogtor an dem der Haltung hängen. Es entstand ein Spalt unterm Trogtor, durch den das Wasser abfloß. Die starken Spindeln hielten den entlasteten Trog in seiner Stellung. Besser dürfte es daher sein, wenn eine Kuppelung der Tore vermieden würde. Man mache die beiden Tore unabhängig von einander, so daß jedes für sich allein auf- und abgeht. Das des Troges bekommt sodann seine Führungen und Gegengewichte auf dem Trog. ***)

Noch eine andere Gleichgewichtsstörung kann vorkommen. Der Trog möge in der unteren Stellung sein; er befindet sich dann in einer Kammer, die niedriger liegt als der Spiegel der unteren Haltung. Möglich ist nun immerhin, daß das Haltungswasser in die Kammer fließt, dann füllt es diese und wirkt auf den Trog mit gewaltigem Auftrieb.

Die folgenden Sicherheits-Vorrichtungen seien empfohlen. An jedem Tor des Troges wie der Haltungen wird ein Riegel angelegt, durch den das Tor, wenn es herabgelassen ist, in der Weise verriegelt werden kann, daß ein Aufziehen desselben nicht geschehen kann. Der Riegel jedes Tores ist mit einem Signal automatisch zu verbinden, durch das der in der Mitte über dem Trog stehende Maschinist erkennen kann, ob die Verriegelung vollzogen ist oder nicht. Erst wenn das Signal die Verriegelung anzeigt, darf er den Motor anlassen. An diesen lege man eine Einrichtung an, durch welche er festgestellt oder arretiert werden kann. In Verbindung damit steht ein Signal, das von den Toren

Ansicht der Gartenseite.

Ansicht von der Johannisberger-Straße.

Schloß Vollrads im Rheingau. Architekt des Umbaues: Phil. Kahm in Eltville.

**) Vgl. „Deutsch. Bauztg." 1900, S. 175 u. ff.

***) Als der erste Entwurf zu dem nach meinem Patent (No. 80531) ausgeführten Henrichenburger Werk gemacht wurde, habe ich dazu geraten, die Trogtore für sich allein hochsteigen zu lassen.

aus zu sehen ist und erkennen läßt, ob die Arretierung stattgefunden hat. Erst dann darf der Wärter am Tore die Verriegelung des Tores lösen und dieses hochsteigen lassen. —

Bei Hebewerken mit großem Hub sind die Spindeln lang, lassen sich nicht aus einem Stück herstellen und müssen aus zwei Teilen zusammengesetzt werden. Der Durchmesser der zusammengesetzten Spindel ist natürlich größer als wenn sie aus einem Stück besteht. Die langen Spindelteile sind von dem Ort, wo sie angefertigt sind, nach der Baustelle zu transportieren und dort ins Werk einzusetzen. Das ist keine einfache Arbeit. Beim Henrichenburger Werk hat jede Spindel zwei Paare von beweglichen Haltern, die auf- und absteigen und Biegungen der Spindel verhüten. Je höher der Hub des Werkes, um so mehr Halter sind für die Spindeln nötig. —

Ich habe mich bemüht, eine Schraubenführung zu ersinnen, bei der keine Spindeln vorkommen. Die Schrauben stehen auf dem Trog und gehen mit demselben auf und ab, während das Muttergewinde an den Portalständern angebracht ist. Näheres zeigt die Abbildung 3 (vergl. S. 315 im Grundriß sowie im Längs- und Querschnitt). Aehnlich wie bei dem in den Abbildungen 1 und 2 dargestellten Werk liegen über dem Trog zwei große Querbalken; der Motor befindet sich über der Trogmitte, eine Längsachse und zwei Querachsen mit Zahnrädern sind vorhanden. Im Querschnitt c—d erscheint einer der Querbalken; er ist bezeichnet mit *B*, die Querachse mit *C*, das darauf sitzende Zahnrad mit *D*. Dieses steht durch die Räder *H*, *E* und *F* in Verbindung mit der Schraube *G*. Ferner ist in den Abbildungen die Innenwand des Portalständers mit *J* bezeichnet. An der Wand sind Stahlguß-Platten *K* durch Bolzen befestigt; in diese Platten ist das Muttergewinde eingeschnitten. Der genaue Eingriff der Schraube wird dadurch gesichert, daß die Platten *M*, welche die Lager der Schraubenachse enthalten, mit hakenförmigen Teilen *L* um die Kanten der Muttergewinde-Platten greifen (vergl. Abbildung 3, Grundriß). Die Platten stoßen stumpf gegeneinander, haben keine Verbindung an den Stößen und sind eingespannt zwischen den auf dem unteren Portalbalken stehenden Stützen und dem oberen Balken des Portales (vergl. Abbildung 2). Die Platten haben nur Druckspannung auszuhalten, da sie nicht untereinander verbunden sind. In Abbildung 3 bezeichnet der Punkt *s* den Schwerpunkt vom Querschnitt der Platte. Dieser fällt zusammen mit dem des kleinen Gewindestückes, das auf der Platte sitzt. Diese wird daher immer zentrisch beansprucht, wenn der Trog eine Mehr- oder Minderlast enthält oder wenn er leer laufen sollte. Die Größe des Querschnittes der Platte beträgt ungefähr 1300 qcm. Die Schraube mit dem darüber sitzenden Zahnrad ist aus einem Stück gebildet. Dazu ist besonders widerstandsfähiges Material nötig.

Es sei nun ein Hebewerk angenommen, das die eben beschriebene Schraubenführung hat. Es mögen auch Tor-Verriegelungen, Signale und eine Motor-Arretierung vorhanden sein, wie solche vorher empfohlen wurden. Der Trog sei 70 m lang, 8,8 m breit mit 2,5 m Wassertiefe; das Gewicht der Füllung beträgt dann 1540 t. Der Trog möge in einer der Endstellungen sein, vor dem Ober- oder Unterhaupt, und infolge eines Versehens leer laufen. In jeder der vier Schrauben wirkt dann eine Kraft von 385 t und die Spannung in den Mutterplatten ist, da diese zentrisch beansprucht werden, nicht größer als $\frac{385000}{1300} = 293$ kg/qcm. Es sind aber an den Wurzeln der Gewindestücke noch Nebenspannungen vorhanden, deren Größe kaum zu bestimmen und namentlich davon abhängig ist, wie sich die mächtige Kraft der Schraube auf die einzelnen im Eingriff stehenden Gewindestücke verteilt. Um sicher zu gehen, könnte man diejenigen Mutterplatten, mit denen die Schraube im Eingriff ist, wenn der Trog in den Endstellungen ist, aus geschmiedetem Material herstellen. Für die übrigen Platten würde aber Stahlguß genügen, denn Leerlaufen kann nur in den Endstellungen vorkommen, aber nicht auf der Zwischenstrecke, da die Tore dann verriegelt sind. Sollte nach längerer Zeit vielleicht Trogwasser durch Undichtigkeiten verloren gehen, so ließe es sich ersetzen durch Einlassen bezw. Einpumpen von frischem Wasser. Dann bleibt alles im Gleichgewicht. Die Spannung in den Platten ist bei ordnungsmäßigem Betrieb immer sehr gering und erreicht keine 30 kg/qcm.

Bei den Hebewerken des Auslandes nimmt man es mit dem Leerlaufen nicht so genau. Bei diesen Werken ruht bekanntlich der Trog auf einer Zentralpresse. Man denke sich nun, daß sich ein Schiff im Trog befindet, das etwa halb so lang wie dieser ist. Ein Tor sei nicht ganz geschlossen und das Wasser liefe ab. Das Schiff wird dann durch die entstehende Strömung nach dem Ende gezogen, wo der Abschluß erfolgt, und legt sich schließlich beim sinkenden Wasserstand auf den Boden. Der Trog wird dadurch so stark exzentrisch belastet, daß er kippen und herabstürzen kann. Ich habe das nachgewiesen in Glaser's Annalen 1905, S. 30. —

Vereine.

Architekten- u. Ingenieur-Verein zu Hamburg. Vers. am Freitag, d. 26. Febr. 1909. Vorsitz Hr. Bubendey. Anwes. 94 Pers. Aufgen. als Mitglied Herr Dipl.-Ing. Paul Bühler.

Hr. Martin Mayer hält einen Vortrag über „Die ästhetische Durchbildung der Betonbauwerke“ (unter Vorführung von Lichtbildern).

Ausgehend von der verhältnismäßig kurzen Geschichte des Bauens in Beton und Eisen führte der Vortragende aus, daß die Eisenbetonbauweise in ein Stadium getreten sei, in dem sie auf ihre ästhetische Wirkung wohl geprüft werden könne. Alle für die ästhetische Bewertung in Betracht kommenden Maßstäbe wurden angeführt, so insbesondere die Forderung der Wahrhaftigkeit in Konstruktion und Baumaterial, die Wirkung der Bauwerke im Raum, ausgehend von dem Auge des Beschauers, rhythmische Gliederung und ansprechende Maßverhältnisse.

Nach dieser Einleitung wurde ausgeführt, daß der in Rede stehende Baustoff ein bequemes Hilfsmittel für die Architekten geworden sei, daß es aber noch vielfach an deren Verständnis für diese Bauweise fehle. Andererseits würden die Eisenbeton-Ingenieure der Mitarbeit eines rein von der Erscheinung ausgehenden Künstlers nicht entbehren können. Es werde Aufgabe der Hochschulen sein, die Studierenden beider Fachrichtungen zum Verständnis und zur Achtung der Tätigkeit gegenseitig zu führen.

Wenn anfänglich die Eisenbetonbauweise keinen Anspruch auf eine ihrem Wesen entsprechende künstlerische

---

Durchgangshandel zwischen den beiden Meeren, als um die Provinz Hedjas, in welcher die heiligen Orte Mekka und Medina liegen, mit Getreide zu versehen. Aber etwa 100 Jahre später, im Jahre 767 n. Chr., wurde auf Befehl des Kalifen Abu-Giaffar-el Mansur der Kanal zerstört, um Medina auszuhungern, wo sein Onkel Mahomet ben Abdallah eine Empörung gegen ihn angezettelt hatte.

Zu dieser Zerstörung durch Menschenhand hat der durch den Wind herbeigeführte Sand das seinige beigetragen, um die Spuren dieses Kanales bis auf wenige Reste ganz zu verwischen und die hohen Dünen zu erzeugen, die heute an dieser Stelle vorhanden sind. Das Wasser der Bitterseen, abgeschnitten vom Nil und dem roten Meere, verdunstete nach und nach, bis diese Seen austrockneten und zu einem nur noch an wenigen Stellen betretbaren Sumpfe wurden. Hierzu kam im 15. Jahrhundert die Entdeckung des Seeweges nach Indien um das Kap der guten Hoffnung, und die alte Verbindung zwischen Europa und Asien über Aegypten wurde beinahe gänzlich verlassen und durch den Seeweg um Afrika herum ersetzt.

Die Kanalidee ruhte über 1000 Jahre vollkommen, und erst mit dem Feldzuge Napoleon I. nach Aegypten tauchte dieselbe wieder von neuem auf. Unter anderen Gelehrten, die diese Expedition begleiteten, befand sich der Ingenieur des Straßen- und Brückenbaues Lepère, der von Napoleon mit der Ausarbeitung eines Projektes zur Verbindung der beiden Meere beauftragt wurde. Das von ihm ausgeführte Nivellement zwischen beiden Meeren gab der längst vorhandenen irrtümlichen Ansicht über den Höhenunterschied beider Meere neue Nahrung. Lepère fand nämlich, daß das rote Meer 9,9 m höher läge als das mittelländische. Wie aus physikalischen Gründen natürlich, und wie sich aus späteren Nivellements herausstellte, liegt der mittlere Wasserspiegel beider Meere in gleicher Höhe. Der Entwurf Lepères, der in dem Werke der Gelehrten-Kommission über den ägyptischen Feldzug enthalten ist, ging von Alexandrien aus und verband den Nil mit dem roten Meere mittels Schleusen.

Während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden verschiedene Pläne zur Verbindung der Meere von englischen, französischen und österreichischen**) Ingenieuren ausgearbeitet, blieben jedoch ohne Ausführung, bis es dem „großen Franzosen“ Ferdinand Lesseps im Jahre 1855 gelang, die Compagnie universelle du Canal maritime de Suez zu gründen und im November 1869 unter großen Feierlichkeiten die Durchfahrt durch den Kanal zu eröffnen.

Lesseps wurde 1805 geboren, widmete sich der diplomatischen Laufbahn und war von 1831 bis 1838 französischer Vizekonsul in Kairo; er verwaltete dann die Konsulate von Rotterdam, Malaga und Barzelona und wurde 1849 als außerordentlicher französicher Gesandte nach Rom geschickt. Infolge von Differenzen mit den Maßnahmen der gesetzgebenden Versammlung in Paris, gab er in Rom seine Ent-

**) Anmerkung der Redaktion. Namentlich hat sich der Oesterreicher Negrelli besondere Verdienste um die Untersuchung des Kanalgeländes erworben. Er starb aber bereits 1858. Seine Pläne wurden von Lesseps erworben und mitbenutzt.

Ausbildung machen konnte, da man sie mit den der früheren Baukunst entlehnten Formen verkleidete, so kennen wir heute schon zahlreiche Beispiele, in denen der wahre Charakter der neuen Bauweise zum Ausdruck kommt. Die Eisenbetongebilde sind „Monolithe“ aus einem Guß vom Fundament bis zum Dach, und dies muß in ihrer Durchbildung auch äußerlich erscheinen. Wo maßstäblich zu große Formen entstehen, sind vom Künstler kleinere Aufteilungen, den umgebenden Verhältnissen entsprechend, einzuführen. Es ist besser, die Konstruktionsgebilde in ihrer Linienführung vom Künstler mit durchbilden zu lassen, als sie ihm nachträglich zur „Dekoration“ zu überweisen.

Der Vortragende führte sodann an einer Reihe von Lichtbildern einzelne dieser Gesichtspunkte näher aus.

Sodann wurde die Oberflächenbehandlung der Zementbauwerke besprochen. Die unschöne glatte Zementfläche kann einerseits durch Bearbeitung, andererseits durch Beimischung groben Steinmaterials belebt werden. Auch ist versucht worden, die Bretterschalung als Flächenstruktur nutzbar zu machen.

Die Vorführung der Lichtbilder wurde fortgesetzt mit Innenräumen, in denen Balkendecken, Kasettendecken, Gewölbe, Säulen und Unterzüge in Betracht kommen.

Von Gebäuden aus Eisenbeton, die im Aeußeren höhere Kunstanforderungen erfüllen, können bis heute erst wenige Beispiele genannt werden. Meistens wird hier noch die Verkleidung mit anderen Baumaterialien vorgezogen, so daß sich die Bauwerke von denen anderer Konstruktion kaum unterscheiden. Daß bei diesen wenigen unserer modernen Technik unterliegenden Gebäuden die Kunst aber nicht aus dem Auge gelassen wurde, schien dem Herrn Vortragenden eine gute Vorbedeutung für die Zukunft unserer Kunsttechnik zu haben — G.

Architekten-Verein zu Berlin. Vers. am 8. März 1909. Vors. Hr. Ob.- u. Geh. Brt. Dr.-Ing. J. Stübben.

An diesem Tage sprach vor einer zahlreichen Versammlung von Vereinsmitgliedern und ihren Damen Hr. Reg.-Bmstr. Georg Stephan über „Kunstgeschichtliche Streifzüge in Kleinasien und Aegypten“. Die den Vortrag begleitenden etwa 130 z. T. farbigen Lichtbilder waren nach Reise-Aufnahmen des Vortragenden hergestellt und ermöglichten eine deutliche Vorstellung von dem gegenwärtigen Zustande zahlreicher wichtiger Bauten des Morgenlandes aus Altertum und Mittelalter. Beginnend bei den imposanten Schlössern der türkischen Sultane wies der Vortragende dann an der Baugeschichte der gewaltigen Sophien-Kirche — jetzt Adja Sophia-Moschee — Konstantinopels, sowie an den wichtigsten Kultbauten der Araber in Kairo einerseits, wie an den ionischen und attischen Griechenbauten am ägäischen Meere — in Piene, Milet, Pergamon, Didyma und Athen — und an den durch die neuesten Ausgrabungen in alter Pracht und Größe erstandenen Baudenkmälern Aegyptens anderseits auf den innigen Zusammenhang zwischen der orientalischen und abendländischen Kunst hin. Die Darstellungen beschloß die Besprechung einiger Meisterwerke ägyptischer Malerei und Plastik; besonders einige der vorgeführten Porträt-Skulpturen und Tier-Darstellungen erweisen sich an Lebenswahrheit und guter Charakteristik als geradezu erstaunliche Leistungen, wenn man ihr hohes Alter von nahezu 5000 Jahren in Erwägung zieht. Die Ausführungen des Redners gipfelten in dem Schlusse: „Nur Vorurteile können zu der noch immer nicht vereinzelt auftretenden Auffassung führen, die altorientalische Kunst entbehre ganz des Idealismus, sei ohne individuelle Gedanken geblieben!“ —

Vermischtes.

Ausstellungen von Ortsgruppen des „Bundes Deutscher Architekten“. Auf der Bildbeilage in No. 44 hat die obere Abbildung versehentlich eine falsche Bezeichnung erhalten. Sie stellt tatsächlich den Wettbewerbs-Entwurf des Hrn. Arch. Karl Wiener in Mannheim zu dem Ministerial- und Landtags-Gebäude für Oldenburg dar. —

Unterpflasterbahnen für den Schnellverkehr in Groß-Berlin. Nachdem die Frage der Unterpflasterbahnen, abgesehen von dem Ausbau der bereits bestehenden Linien der Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft und der noch vor Erteilung der staatlichen Genehmigung in Angriff genommenen Linie der Stadt Schöneberg längere Zeit nicht vom Fleck zu kommen schien, drängen sich jetzt förmlich die Beschlüsse der größeren Gemeinden auf diesem Gebiete. Nach langem Harren ist nun auch endlich vor kurzem für die Nord-Südlinie der Stadt Berlin die staatliche Genehmigung erteilt. Es schweben z. Zt. Verhandlungen mit Wilmersdorf über einen Anschluß an diese Linie, die im Westen am alten Botanischen Garten das Berliner Weichbild verlassen, im Zuge der Grunewaldstraße durch Schöneberger Gebiet geführt und dann im Weichbilde Wilmersdorfs im Zuge der Berliner- und Brandenburgischen Straße bis zum Fehrbelliner Platz verlaufen soll. Bekanntlich hat die Gemeinde Wilmersdorf bezüglich einer Schnellbahnlinie vom Wittenbergplatz über den Nürnberger und Rastatter Platz mit Fortsetzung bis Dahlem bereits vor längerem Beschluß gefaßt und ein Abkommen mit der „Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft“ getroffen. In der Nähe des Wittenbergplatzes durchschneidet diese Linie Charlottenburger Gebiet. Hier scheinen die Schwierigkeiten zu liegen, die der Weiterentwicklung dieses Planes bisher im Wege standen. Neben dieser Südwestlinie ist jetzt, dem Antrage des Wilmersdorfer Magistrats folgend, von der Stadtverordneten-Versammlung auch der Bau einer zweiten nach Westen zu führenden Linie beschlossen, die, vom Wittenbergplatz ausgehend, durch den Kurfürstendamm nach Halensee verlaufen und durch die Kolonie Grunewald nach Schmargendorf bis Dahlem weitergeführt werden soll. Diese Linie, die für das Wilmersdorfer Gebiet allein auf 14,5 Mill. M. veranschlagt ist, greift allerdings sehr erheblich in die Interessensphäre Charlottenburgs ein. Am Wittenbergplatz ist ferner ein Anschluß an die Schöneberger Linie geplant, die bekanntlich nach dem Innern Berlins bis zur Behrenstraße weiter geführt werden soll. Bezüglich der Verlängerung nach Westen hat anderseits die Gemeinde Schmargendorf schon zugestimmt und ist eventl. bereit, sich mit einem Kostenanteil von 5,4 Mill. M. zu beteiligen. Welche Stellung dagegen Charlottenburg zu diesen Plänen einnimmt, ist noch unbekannt. Die vom Hrn. Minister der öffentlichen Arbeiten angeregten Verhandlungen zwischen den verschiedenen Gemeinden haben bisher wohl noch zu keinem Ergebnis geführt. Ist die lebhafte Bewegung, die jetzt die Gemeinden von Groß-Berlin auf diesem Verkehrs-

---

lassung und trat, ohne Gehalt zur Verfügung gestellt, ins Privatleben zurück.

Schon während seines Aufenthaltes in Aegypten hatte Lesseps lange über die Verbindung der beiden Meere durch den Isthmus von Suez nachgedacht. Jetzt, in der ihm auferlegten Mußezeit, vertiefte er sich mehr und mehr in diese Idee und suchte sie zu verwirklichen. Im freundschaftlichen Verkehr mit der vizeköniglichen Familie gelang es ihm, den damaligen Vizekönig Said Pascha für seine Idee zu gewinnen. In Verbindung mit Mougel und Linant, zwei französischen Ingenieurs des ponts et chaussées, stellte er ein Kanalprojekt auf ohne Benutzung des Nils, unmittelbar von einem Meere zum anderen, von dem Golf von Pelusium am mittelländischen Meer bis zum Meerbusen von Suez am roten Meer. Der Vizekönig Said Pascha erließ den Firman zum Bau des Kanales und zur Bildung einer Aktiengesellschaft. Der Plan wurde einer Kommission von Ingenieuren und Seeleuten vorgelegt, deren Zusammentreten durch die eifrigen Bemühungen Lesseps zustande kam. In dieser Kommission waren Frankreich, England, Oesterreich, Spanien, Italien, Holland und Preußen vertreten (letzteres durch Ob.-Brt. Lentze, Erbauer der Weichselbrücke bei Dirschau).

Hier ist der Ort, Einiges über die Tätigkeit von Lesseps und die Verdienste, welcher er sich um den Bau des Kanales erworben hat, hervorzuheben. Lesseps war, wie eingangs erwähnt, nicht Ingenieur von Fach, verstand es aber, hervorragende technische Kräfte für sein Werk zu gewinnen, deren Urteil und Sachkenntnis er sich in technischen Fragen stets unterwarf. Aber die Seele des ganzen Unternehmens war doch Lesseps. Er reiste durch ganz Europa, hielt Vorträge in allen größeren Städten über das auszuführende Werk, veröffentlichte Schriften, in welchen er die Vorteile desselben für die Zivilisation und Menschheit darlegte, wobei er stets die Internationalität des Werkes, das allen Nationen ohne Unterschied zum Nutzen gereichen sollte, betonte. Sein liebenswürdiger Charakter, die Energie, mit welcher er seine Pläne verfolgte, das Vertrauen in das Gelingen seines Werkes und der zuweilen tollkühne Wagemut, mit welchem er die erwachsenden Schwierigkeiten bekämpfte, haben den Kanal zu stande gebracht und mit Recht ist Lesseps als Schöpfer und Gründer desselben bewundert und verehrt worden.

Dem Kanalbau erwuchs großer Widerstand in England durch den damaligen Ministerpräsidenten Lord Palmerston. Dieser wußte die Bestätigung des Firman des Vizekönigs zum Bau des Kanals durch den Sultan in Konstantinopel zu hintertreiben. Der politische Einfluß, den Frankreich in Aegypten durch den Bau des Kanals erlangen könnte, wurde in den englischen Zeitungen als Schreckgespenst verbreitet. Die Unmöglichkeit der Ausführung des Kanals, die baldige Versandung der begonnenen Arbeiten wurden hinausposaunt, um der Unternehmung finanzielle Schwierigkeiten zu bereiten. Wirklich haben sich England und das Großkapital überhaupt bei der Zeichnung des Aktienkapitals von zweihundert Millionen Francs beinahe garnicht beteiligt. Es wurden im Ganzen nur 100 Millionen gezeich-

gebiet ergriffen hat, auch vom Standpunkte der Verkehrs-Entwicklung an sich mit Genugtuung zu begrüßen, so erscheint es im Interesse der Allgemeinheit doch dringend geboten, daß ein einheitliches System in diese Unternehmungen gebracht wird, daß die Stadtverwaltungen sich nicht gegenseitig Konkurrenz machen und daß vor allem diese Unternehmungen, mehr als das bisher zu geschehen scheint, auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus einer reiflichen Prüfung unterzogen werden. Die Gemeinden haben sich seinerzeit zusammengefunden im Kampfe gegen die „Große Berliner Straßenbahn-Gesellschaft". Hier ist ihnen eine positive Aufgabe von besonderer Wichtigkeit zum gemeinsamen Zusammenwirken gestellt. —

Zur Neubesetzung der Stadtbauratsstelle für Tiefbau in Mannheim. Die Stelle des Vorstandes des Tiefbauamtes in Mannheim, die durch den Eintritt des bisherigen Inhabers, des Stadtbaurats Eisenlohr, als Beigeordneter in die Stadtverwaltung von Straßburg i. E. zum 1. September d. J. frei wird, ist soeben vom Stadtrat von Mannheim ausgeschrieben (vergl. den Inseratenteil der heutigen Nummer), welcher Körperschaft der Stadtbaurat nicht angehört. Zu dieser Angelegenheit erhalten wir die nachstehende Zuschrift, deren tatsächliche Angaben wir nicht in allen Punkten nachzuprüfen vermögen, deren Schlußfolgerungen wir aber durchaus beitreten: „Von 41 deutschen Großstädten, bei denen der Karlsruher Oberbürgermeister sich vor kurzem nach Zahl und Vorbildung ihrer leitenden Beamten erkundigt hat, behelfen sich noch sieben, und zwar Altona, Braunschweig, Kiel, Aachen, Stuttgart, Karlsruhe und Mannheim ohne technische Bürgermeister, Beigeordnete oder Magistratsmitglieder. In Baden, wo der Kampf der Techniker um die Bürgermeisterstellen in der letzten Zeit sehr lebhaft eingesetzt hat, wird dieser Mangel von seiten der leitenden Juristen dadurch erklärt, daß die badische Städteordnung die Anstellung besoldeter Stadträte nicht zulasse. Mit der oben erwähnten Statistik hat nun der Karlsruher Oberbürgermeister, allerdings wohl unfreiwillig, den Nachweis geführt, daß diese Erklärung nur eine unzureichende ist. Während nämlich in den von der Statistik erfaßten Städten — und zwar einerlei, ob sie Magistrats- oder Bürgermeister-Verfassung haben — durchschnittlich auf je 25000 Einwohner ein leitender Beamter entfällt, ist diese Zahl zurzeit noch für Karlsruhe 42600, für Mannheim 45000. Das heißt, Karlsruhe könnte noch zwei, Mannheim noch drei Bürgermeister (die Gehilfen des Oberbürgermeisters führen nach dem Gesetz die Bezeichnung Bürgermeister) anstellen, ohne den Durchschnitt der deutschen Großstädte zu überschreiten. Die Stadtbauämter von Bürgermeistern verwalten zu lassen, verbietet die badische Städteordnung nicht; die Stadt Mannheim ist also nach dem geltenden Recht formell, und, wie die angeführten Zahlen zeigen, auch tatsächlich in der Lage, ihre Stadtbauräte als Bürgermeister mit Sitz und Stimme im Stadtrat anzustellen. Eine solche Lösung würde durchaus den in den anderen Städten bestehenden Verhältnissen entsprechen, wo die technischen Beigeordneten in der Regel auch zugleich Vorstände der Bauämter sind. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang, daß die badische Stadt Pforzheim den Vorstand des Tiefbauamtes zum Bürgermeister gewählt hat. Bei dieser Sachlage ist es dringend erwünscht, daß die Fachgenossen, welche sich um die Mannheimer Stelle bewerben wollen, ebenso einmütig wie vor kurzem die Bewerber um den Flensburger Posten sich nur unter der Bedingung melden, daß sie als Bürgermeister angestellt werden." —

Wettbewerbe.

Wettbewerb um einen General-Bebauungsplan für den Stadtbezirk St. Nicola in Passau. Bei diesem in No. 46 schon angezeigten Wettbewerb handelt es sich um ein 110 ha großes Gelände, das auf dem Höhenrücken zwischen Inn und Donau liegt, der sich bis zu 70 m über die Flußtäler erhebt und beiderseits ziemlich steil abfällt. Das Gelände, das im Norden durch den Hauptbahnhof, im Osten durch die vorhandene Bebauung, im Süden durch die Innstraße begrenzt ist und auf dem stellenweise auch die Bebauung schon angesetzt hat, soll für die Errichtung von Gebäuden aller Art, vom besseren Einfamilien- und Miethaus an bis zum Kleinwohnungs- und Arbeiterwohnungshaus, Verwendung finden, auch ist für die Unterbringung einiger öffentlichen Gebäude und Parkanlagen Bedacht zu nehmen und zu berücksichtigen, daß sich am Bahnhof und Winterhafen industrielle Unternehmungen ansiedeln können. Das Gelände enthält bereits 3 Hauptverkehrslinien längs Innufer bezw. Hauptbahnhof und auf der Kammhöhe, die in geeigneter Weise durch Straßen zu verbinden sind. Ein Entwurf des Stadtbauamtes für die wünschenswerten Verbindungen, die jedoch abgeändert werden können, liegt bereits vor. Wichtig ist, daß die jetzt vom Kamm des Höhenrückens und den beiden Hängen vorhandene freie Aussicht auch nach der erfolgten Aenderung nach Möglichkeit erhalten wird. Es handelt sich hiernach um eine interessante Aufgabe, die ihre besonderen Schwierigkeiten hat.

Verlangt werden Bebauungsplan mit Angabe der geplanten Bebauungsart (1 : 2500), Querprofile der Hauptverkehrsstraßen, eine Vogelperspektive von einem vorgeschriebenen Punkt und 2 Schaubilder größerer Straßenkreuzungen und Platzanlagen, sowie ein Erläuterungsbericht. Erwünscht sind weitere Schaubilder hervorragender Teile des Planes, die jedoch für die Beurteilung der Entwürfe zunächst außer Berücksichtigung bleiben sollen. Trotzdem hat diese dehnbare Bestimmung ihre Bedenken. —

Zum Wettbewerb für die Gestaltung des Marktplatzes usw. in Herne (vergl. No. 42) waren, wie auch von uns hervorgehoben wurde, sehr erhebliche Anforderungen gestellt. Wie uns jetzt vom Magistrat der Stadt mitgeteilt wird, hat dieser auf Anregung des Wettbewerbs-Ausschusses des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine" die Forderung einer Teilansicht des Rathauses in 1 : 50 und den Nachweis der Verteilung der verlangten Bureauräume auf die einzelnen Geschosse des Rathauses fallen lassen, um die Zeichenarbeit zu vereinfachen. —

Inhalt: Schloß Vollrads im Rheingau. (Fortsetzung.) — Ueber Schiffshebewerke mit Schraubenführung. — Einiges aus der Geschichte und dem Bau des Suezkanals. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Schloß Vollrads im Rheingau.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich i. V. Fritz Eiselen, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber, Berlin.

net, die zum größten Teil in Frankreich aufgebracht worden waren. Zum Glück half der Vizekönig von Aegypten aus, indem er den Rest der Aktien, 100 Millionen auf eigene Rechnung übernahm. Palmerston setzte zwar seine Bemühungen in Konstantinopel fort, um das Werk Lesseps zu vereiteln, aber vergebens. Nach langen diplomatischen Verhandlungen unter der tätigen Hilfe des Kaisers Napoleon III, unterstützt durch die Gesandten von Oesterreich, Rußland und Preußen gelang es endlich, den Sultan zu veranlassen, daß der Firman des Vizekönigs von Aegypten zum Bau des Kanals bestätigt wurde und die Arbeiten ohne Störungen weitergeführt werden konnten. —

Der Anfangspunkt des Suez-Kanales ist die heutige Hafenstadt Port-Said, am Menzaleh-See gelegen, eine Lagune von etwa 60 km Länge und 30 km Breite und etwa 1 bis 1,5 m Tiefe. Der Menzaleh-See ist vom mittelländischen Meer durch einen schmalen Lido von 100—200 m Breite getrennt, der je nach dem zeitweiligen Wasserstande vom See oder vom Meere überflutet ist. Hier wurden im Jahre 1859 die ersten Zelte für den Bau des Suez-Kanals aufgeschlagen, mindestens 50 km von jeder menschlichen Ansiedlung entfernt, ohne Trinkwasser und Lebensmittel, die aus weiter Ferne beschafft werden mußten. Am östlichen Ende des Sees lag einst die Stadt Pelusium, welche von 3—400000 Einwohnern bewohnt gewesen sein soll. Sie ist jetzt Wüste; große Haufen von Ziegeln und Scherben, einige gebrochene Porphyr- und Granitsäulen zeugen von vergangener Pracht. In Kilometer 45 von Port-Said bei Kantara kreuzt der Kanal die Karawanenstraße von Kairo nach Syrien. Auch hier fanden wir Spuren ehemaliger Besiedelung, die Reste einer alten Stadt Sele. Von Kantara geht der Kanal weiter durch die sogenannten Balah-Seen oder die Seen der Datteln. Dieselben sind während des größten Teiles des Jahres trocken; auch hier hat früher Kultur und Leben geherrscht. Ueber das Campement El Ferdan gelangt man zum höchsten Punkt des Isthmus-El Girs, genannt zu deutsch Schwelle, Wasserscheide, der 15 m über dem Spiegel des mittelländischen Meeres liegt. Hier ist man in vollkommener Wüste und dieser Teil des Kanales war auch von jeher Wüste.

Von El Girs aus geht es hinunter nach dem Timsah-See, der etwa 4 m unter dem Meeresspiegel liegt und jetzt durch den Suezkanal durchquert wird. Hier wurde in den Jahren 1863—66 die Stadt Ismailia gegründet und an ihr fließt der Süßwasserkanal vorbei, der Hilfskanal, der vom Nilarm bei Zagazig abzweigt und über Ismailia nach Suez geht, um Trinkwasser für die Bewohner zu liefern und die Gegend, welche jetzt Wüste ist, wieder in fruchtbares Marschland zu verwandeln und die Transporte vom Inneren Aegyptens nach dem Suezkanal zu vermitteln. Von Ismailia nach Port-Said wurde eine gußeiserne Rohrleitung gelegt und eine Dampfmaschine aufgestellt, um Port-Said und die dazwischen liegenden Campements mit Wasser zu versorgen. Ismailia ist jetzt auch Eisenbahnstation zwischen Kairo-Suez. Ehemals ging diese Bahn direkt durch die Wüste ungefähr 100 km lang; sämtliche Stationen dieser Bahn und auch Suez mußten mit Trinkwasser von Kairo aus versorgt werden, wozu eigene Wasserzüge gingen. Jetzt folgt die Eisenbahnlinie dem Verlaufe des Süßwasserkanales und sowohl die Stationen wie die Lokomotiven beziehen ihren Wasserbedarf aus demselben. — (Schluß folgt.)

SCHLOSS VOLLRADS IM RHEINGAU. * ARCHITEKT DES UM- UND ERWEITERUNGSBAUES: PHILIPP KAHM IN ELTVILLE AM RHEIN. * ANSICHTEN DER GEMÄLDE-GALERIE (OBEN) UND DES SPEISESAALES (UNTEN). * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº. 48. BERLIN, DEN 16. JUNI 1909.

Schloß Vollrads im Rheingau.

Architekt des Umbaues: Philipp Kahm in Eltville a. Rh. (Schluß) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 324 und 325.

Treppe von der Halle zum II. Obergeschoß im Vorderbau.

An diese Halle schließt sich nach Osten die Flucht der Haupt-Räume des Hauses an: das Herrenzimmer in deutscher Renaissance mit tiefer Kamin-Nische, 1 m hohem hellgebeiztem Eichenholzpaneel, blaugrüner Seidenstoff-Bespannung der Wände und weißer Decke mit geringen Stuckarbeiten. Besondere Kunst ist der Bibliothek (vgl. Abbildung S. 324) zuteil geworden. Aus einer tiefen Fensternische als der einzigen großen Lichtquelle flutet das volle Seitenlicht über die im altertümlichen Jesuiten-Barock gehaltenen Eichenholztüren nach den antik gehaltenen Schrank-Einbauten, die durch ihre echte Butzenscheiben-Verglasung, geschnitzten altpolychromierten Schlagleisten, Säulen, Kapitelle und reichen Tür-Pilaster einen besonderen Reiz erhalten haben. Das alte Eichenholz ist mattdunkel gebeizt und hebt sich wirkungsvoll von der hellen Fenster-Nische, der Wand, der weißen Balken-Decke mit schwerem Unterzug kräftig ab. Das sich anschließende Damenzimmer ist auf Wunsch in Louis XVI.-Formen gehalten, hat gelbgrünen Seidenstoff-Behang, weiße Türen, weißes Stuckgesims mit Pfeifen-Fries und angetragenem zierlichen Deckenstuck, sowie weißen Marmor-Kamin mit offener Feuerung auf bronzenem Feuerbock erhalten. In unmittelbarer Verbindung durch eine Bogen-Oeffnung steht mit diesem Raum der große Salon im Stile Louis XV., dessen Schwerpunkt in dem offenen blaugrünen Marmor-Kamin mit Spiegel-Aufsatz

und den echten Gobelins in reichen Rahmen liegt, die eine leichte Altvergoldung erfahren haben. Der Grund der Wände ist in sattem Rot gehalten und Holzwerk wie Decke sind weiß gestrichen.

Der Erker mit seinem herrlichen Ausblick auf den Rhein bietet hierzu in seiner Einfachheit einen Gegensatz. Die Farbenstimmung ist hier in weiß und grau gehalten. In letzterem Ton bewegt sich auch der Wandanstrich des Spielzimmers im Stile Louis XVI., dessen Panneau's mit einem saftgrünen Seidenstoff bespannt sind. Die notwendig gewordene Verdeckung eines geschleiften Schornsteines ergab hier die Schaffung eines Sitzplatzes mit Estrade und auf Säulchen getragenem Kassetten-Gewölbe mit 1 m tiefer Schattenwirkung.

Die weitere Raumfolge läßt uns in das Billardzimmer gelangen, das uns wiederum in seinen satten tiefen Tönen an die ungekünstelte Geschlossenheit alter holländischer Innenräume erinnert. Die eichene Wandverkleidung und die Holzdecke haben schwarzbraun gebeiztes Rahmenholz mit gelbbraunen Füllungen erhalten, während die zwischen beiden Zonen liegenden Wandflächen mit einer großgemusterten karminroten Seidenbespannung versehen worden sind. Alte eingebaute Truhen mit reich geschnitzten Rücklehnen, Gobelins und geschnitzte Türfüllungen geben dem Raum stimmungsvollen Reiz. Von dem Billardzimmer und Salon gelangt man auf die große Hofterrasse mit Tee-Pavillon.

Wie in der Halle alle Fäden des Familienlebens zusammenlaufen, kehren auch wir in dieselbe zurück und wenden uns nunmehr dem anschließenden Fremdenflügel mit 42 m langer Gemäldegalerie (vergl. die Abbildung auf der Bildbeilage) zu, an dessen nördlichem Ende ein gotischer Abschluß (Abbildung S. 324) auf die Lage der Hauskapellen-Empore hinweist.

Werfen wir von dieser Stelle einen Blick nach der Halle zurück (vergl. die Abbildungen S. 325 und auf der Bildbeilage zu No. 47), so bietet sich uns eine schöne Raumperspektive dar. Bei dem Ausbau der daranstoßenden Fremdenzimmer wurden wertvolle alte Stuckdecken sowie reich geschnitzte Pilasterausbildungen aus dem 17. Jahrhundert und lustige Malereien in Tür- und Paneelfüllungen entdeckt, die ähnlich denjenigen im Rittersaale der Trausnitz bei Landshut unverkennbar italienischen Einfluß aufweisen.

Mit der Wiederherstellung dieser Malereien Hand in Hand ging die altertümliche Wandschablonierung der Fremdenzimmer, die von der Firma Bened. Böck Wwe. aus München mit feinem Verständnis durchgeführt worden ist. Sämtliche Räume des I. und II. Obergeschosses haben Tafel- bezw. Riemenparkett von der Firma A. Bembé in Mainz erhalten.

Ueber die in einem Winkel der Halle malerisch angeordnete Treppe (Abbildung S. 321) gelangt man nach dem II. Obergeschoß des Vorderbaues, welches die Schlafräume der Herrschaft mit Toilettenzimmer, Bad, Garderobe und Kinder-Schlafzimmer, letztere im Biedermeier-Charakter, enthält, welche durch geschickte Benutzung der Zufälligkeiten dieses Geschosses ihr charakteristisches Gepräge erhalten haben. Es würde zu weit führen, die Fülle der geschaffenen Stimmungswerte in Wort und Bild festzuhalten.

Von dem Komfort unserer Zeit wurde ausgiebig Gebrauch gemacht, so erhielt das Schloß eine Niederdruck-Dampfheizung von Bernhard Oelrichs in Frankfurt a. M., eine Be- und Entwässerungsanlage von F. Dofflein in Wiesbaden, eine elektrische Licht- und Kraftanlage mit einem dem Schloßcharakter angepaßten Transformatorenhaus (Abbildung in No. 47) von den Rheingau-Elektrizitäts-Werken in Eltville, eine elektrische Klingelanlage mit Haus-Telephon vom Technischen Bureau Aug. Hänchen zu Eltville.

Der Abbruch, Um- und Neubau des Schlosses, dessen örtliche Bauleitung in seiner zweiten Hälfte in den Händen des Bauführers Wilhelm Kahm gelegen hat, erstrecken sich auf die Zeit von April 1907 bis Oktober 1908. An seiner Ausführung waren beteiligt: Baugeschäft Andreas Bott zu Eltville für die Erd-, Maurer- und Putzarbeiten; Wilhelm Müller zu Niederwalluf für die Stein- und Bildhauerarbeiten; Mattheus Dezius in Winkel für die Zimmerarbeiten; Ferdinand Führer in Niederwalluf für die Klempnerarbeiten. Die Dachdeckerarbeiten wurden ebenfalls von einem Winkeler Meister hergestellt, die besseren Malerarbeiten von der Firma Bened. Böck Wwe. in München und der Rest von Rud. Erbe in Wiesbaden ausgeführt, während sich in die Tischlerarbeiten die Firmen Jak. Maschmann in Mainz und Gebr. Neugebauer in Wiesbaden mit den Bauschreinern Kunz & Mehringer teilten. Mit der Ausführung der Glaserarbeiten wurde Wendlin Huberath in Winkel und mit den Stuckarbeiten die Firma M. Vögler & Co. in Mombach-Mainz betraut. Die Schmiede- und Schlosserarbeiten wurden außer dem Bauschlosser Auer von dem Meister Aloys Schönleber in Winkel ausgeführt.

Die Gartenanlagen wurden vom Obergärtner des Schlosses, Vollmer, hergestellt.

Berücksichtigt man zum Schluß die mit der Natur zusammengehenden Formen des Aeußeren und die vom Architekten damit in Einklang gebrachte gärtnerische Umgebung des Schlosses, so erhält man den Eindruck, daß hier durch das Zusammenwirken von Architekt und Bauherrschaft ein Werk geschaffen worden ist, das uns an die Vergangenheit erinnert, der wir am Rhein einen so reichen Kunstbesitz zu verdanken haben. —

Oberverwaltungsgerichts-Entscheidungen betr. Beseitigung von Hofüberdachungen.

Von Kgl. Bau-Insp. Wendt in Berlin.

In No. 34 des Jahrganges 1908 der „Deutschen Bauzeitung" sind die Vor- und Nachteile eingehend erörtert worden, welche der Gebrauch der im § 2 Absatz 4 der Bauordnung von Berlin dem Grundbesitzer gewährten Vergünstigung mit sich bringt, den halben Hof mit Glas überdecken zu dürfen, ohne daß dieser Hofteil als bebaut in Rechnung gestellt wird. Welche Folgen die Benutzung der Vergünstigung für den Hauseigentümer nach sich ziehen kann, geht aus den nachstehend besprochenen Oberverwaltungsgerichts-Entscheidungen hervor:

Oberverwaltungsgerichts-Entscheidung vom 6. Okt. 1908. Die Eigentümer einer größeren Handelsstätte in Berlin hatten von den vier Höfen des Grundstücks den zweiten Hof teilweise mit Glas überdeckt. Bei einer vorgenommenen bau-, gewerbe- und feuerpolizeilichen Besichtigung im Jahre 1904 wurde den Klägern die Beseitigung der Hofüberdachung aufgegeben, weil auf dem Grundstück mehrere feuergefährliche Betriebe sowie Werkstätten seien, welche keinen Teil der auf dem Grundstück befindlichen Geschäfte bilden. Nach der Bauordnung ist die Vergünstigung der glasüberdeckten Höfe unter anderm an die Bedingung geknüpft, daß keine Fabrikanlagen, Gast- und Schankwirtschaften, feuergefährlichen Betriebe und solche Werkstätten, welche keinen Teil der auf dem Grundstück befindlichen Geschäfte bilden, vorhanden sind. Entspricht die Benutzungsart des Grundstücks nicht mehr den vorstehenden Bestimmungen, so müssen die Glasüberdachung und die darunter befindlichen Bauteile bis zur Hofoberfläche beseitigt werden. Nach mehrfachen Fristgesuchen forderte die Baupolizeibehörde die Kläger Ende 1904 auf, die Hofüberdachung innerhalb sechs Wochen zu beseitigen, widrigenfalls die Arbeiten auf ihre Kosten im Zwangswege ausgeführt würden. Die gegen diese Verfügung erhobene Klage hat der Bezirksausschuß Berlin mit der Begründung abgewiesen, daß zur Zeit des Erlasses der polizeilichen Verfügung unstreitig zwei feuergefährliche Betriebe, nämlich eine Gasglühlicht- und eine Celluloid-Fabrik vorhanden gewesen seien und danach die Glasüberdachung im Widerspruch zu den Bestimmungen des § 2 Ziffer 4 der Baupolizei-Ordnung gestanden habe.

Gegen diese Entscheidung legten die Kläger rechtzeitig Berufung ein, wobei sie geltend machten, daß die beiden feuergefährlichen Betriebe inzwischen vom Grundstück entfernt worden seien. Jene beiden Betriebe hätten außerdem in keiner Beziehung zum zweiten Hofe gestanden, sondern am ersten und dritten Hofe gelegen. Eine Bestimmung, welche wegen des Vorhandenseins von Betrieben der in § 2 Ziffer 4 Abs. 2 usw. genannten Art eine Hofüberdachung auch dann verbiete, wenn die Betriebe in keiner Beziehung zu dem Hofe stehen, lasse sich nicht rechtfertigen. Die Polizei könne auch nicht die Beseitigung der Hofüberdachung verlangen, sondern müsse den Klägern die Wahl lassen,

ob sie das Glasdach oder die betreffenden Betriebe entfernen wollen. Ersteres habe für sie einen außergewöhnlichen Schadenersatzanspruch seitens des Mieters der Glasüberdachung zur Folge, letzteres hätten sie dagegen so schnell wie möglich zu erreichen versucht und inzwischen auch erreicht. Schließlich habe die Behörde zu einer Zeit, zu welcher die Hofüberdachung bereits bestanden habe und vermietet gewesen sei, ohne jede Beanstandung die baupolizeiliche Genehmigung für diejenigen baulichen Veränderungen erteilt, welche in den Mieträumen der in das Grundstück aufgenommenen beiden feuergefährlichen Betriebe hätten vorgenommen werden müssen.

Die Berufung wurde vom 8. Senat des Oberverwaltungs-Gerichtes abgewiesen unter nachstehender Begründung: Die Fassung des Absatzes 2 des § 2 Ziffer 4 der genannten Baupolizeiordnung, auf welchen die getroffene Anordnung sich gründet, schließt nicht jeden Zweifel über die Auslegung seines Inhaltes aus. Er läßt sich sowohl dahin verstehen, daß Hofüberdachungen ganz allgemein dann ausgeschlossen sein sollen, wenn auf dem Grundstück, gleichviel an welcher Stelle, Betriebe der in Absatz 2 bezeichneten Art sich befinden, als auch dahin, daß das Verbot von Hofüberdachungen nur „für" diese Betriebe, das heißt dann gelten solle, wenn die Ueberdachung zu einem derartigen Betriebe in Beziehung steht. Die Baupolizeiordnung behandelt die Zulassung von Hofüberdachungen als eine „Vergünstigung" also als eine Ausnahme von der Regel, daß Höfe nicht überdacht werden dürfen. Schon dies führt dazu, die Zulässigkeit von Hofüberdachungen nicht weiter anzunehmen, als die Vorschriften der Baupolizeiordnung sie unzweifelhaft gestatten, und demzufolge der Bestimmung in Absatz 2 die Auslegung zu geben, daß eine Hofüberdachung schon dann nicht gestattet ist, wenn auf dem Grundstück an irgend einer Stelle, auch ohne Beziehung zu der Ueberdachung Betriebe der in Absatz 2 genannten Art sich vorfinden. Die Richtigkeit dieser Deutung läßt sich aber auch aus den eingesehenen Materialien zur Baupolizeiordnung unmittelbar nachweisen.

Demnach ist zunächst von der Subkommission zur Neufassung der § 2 und 3 angeregt worden, „auf Grundstücken, welche lediglich Verkaufs- und Lagerzwecken oder als Banken dienen", die Ueberdachung der Haupthöfe zuzulassen. In den Beratungen der Hauptkommission wurde dann namentlich von hinzugezogenen Vertretern der Architekten-Verbände einer allgemeineren Fassung der Zweckbestimmung der zu begünstigenden Grundstücke das Wort geredet. Man solle diese Grundstücke nicht so ausschließlich nach ihrer Bestimmung charakterisieren, sondern lieber ganz bestimmte Zwecke ausschließen, man solle auch nicht die einheitliche Benutzung des Hauses zur Bedingung machen, sondern namentlich auch kleineren Geschäftsbetrieben die Vergünstigung gewähren, sofern nur die ganze Grundstücksdisposition die Gewähr für ausschließliche Benutzung des Gebäudes für Geschäftszwecke biete.

Es wurde daraufhin schließlich die weitergehende Fassung „Grundstücke, welche lediglich Geschäftszwecken dienen", mit der Maßgabe beschlossen, zur Vermeidung mißbräuchlicher Ausnutzung diesen Begriff durch Ausschließung bestimmter Betriebe zu erläutern. Die mit der Festsetzung des genauen Wortlautes betraute Subkommission einigte sich dann dahin, daß die begünstigten Gebäude nicht von Fabriken, von Werkstätten, welche nicht von den auf dem Grundstücke vorhandenen Geschäften betrieben werden, von feuergefährlichen Betrieben und von Gast- oder Schankwirtschaften benutzt werden dürfen. Sie gab der Vorschrift folgende Fassung: „Auf Grundstücken, welche lediglich Geschäftszwecken — jedoch unter Ausschluß von Fabrikanlagen, Gast- und Schankwirtschaften, feuergefährlichen Betrieben und solchen Werkstätten, welche nicht von den auf dem Grundstücke vorhandenen Geschäften betrieben werden, dienen, . . . darf jeder Haupthof . . . mit Glas überdacht werden." In dieser Fassung wurde die Vorschrift auch von der Hauptkommission angenommen und beibehalten. Erst vom Redaktionsausschuß, also nur aus redaktionellen Gründen, wurde der Satzteil, welcher den Ausschluß der Fabrikanlagen usw. ausspricht, in einen besondern Absatz gebracht und damit der Bestimmung die Fassung gegeben, welche sie in der Baupolizeiordnung hat.

Hiernach unterliegt es keinem Zweifel, daß der Absatz 2 des § 2 Ziffer 4 den im Absatz 1 aufgestellten Begriff der Geschäftsgrundstücke negativ umgrenzen soll, und daß danach die Zulässigkeit von Hofüberdachungen davon abhängig ist, daß auf dem Grundstücke kein Betrieb des Absatzes 2 sich vorfindet.

Auf dem Grundstück der Kläger haben sich nun bei Erlaß der angefochtenen Verfügung des Beklagten unstreitig noch 2 feuergefährliche Betriebe befunden. Damit waren die tatsächlichen Voraussetzungen gegeben, um auf Grund des § 2 Ziffer 4 der Baupolizeiordnung die Beseitigung der Hofüberdachung zu verlangen. Ob sich an ihnen späterhin etwas geändert hat, kommt für die gegenwärtig allein zu prüfende Rechtmäßigkeit der angegriffenen polizeilichen Verfügung nicht in Betracht. Denn für die Frage ihrer Rechtmäßigkeit sind nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofes nur die tatsächlichen Verhältnisse zur Zeit des Erlasses der Verfügung maßgebend. Sind späterhin Vorgänge eingetreten, welche die getroffene Anordnung nicht mehr in tatsächlicher Beziehung gerechtfertigt erscheinen lassen, so bleibt es den Klägern unbenommen, gegen die Durchführung der Verfügung bei der Polizeibehörde anzugehen und einen abschlägigen Bescheid derselben mit den zulässigen Rechtsmitteln anzugreifen. Hiermit erledigt sich zugleich die Ausführung der Kläger, daß ihnen die Wahl gelassen werden müsse, ob sie die Hofüberdachung beseitigen oder die ihrer Zulassung entgegenstehenden Betriebe von dem Grundstück entfernen wollen. Ist letzteres geschehen, so mögen die Kläger die Aufhebung der ge-

Einiges aus der Geschichte und dem Bau des Suezkanals.

Nach eigenen Erlebnissen in den Jahren 1863—1870 von Geh. Brt. Heidegger in Cöln a. Rh.

(Nach einem Vortrage, gehalten im „Architekten- und Ingenieur-Verein für Niederrhein und Westfalen" in Cöln a. Rh.)

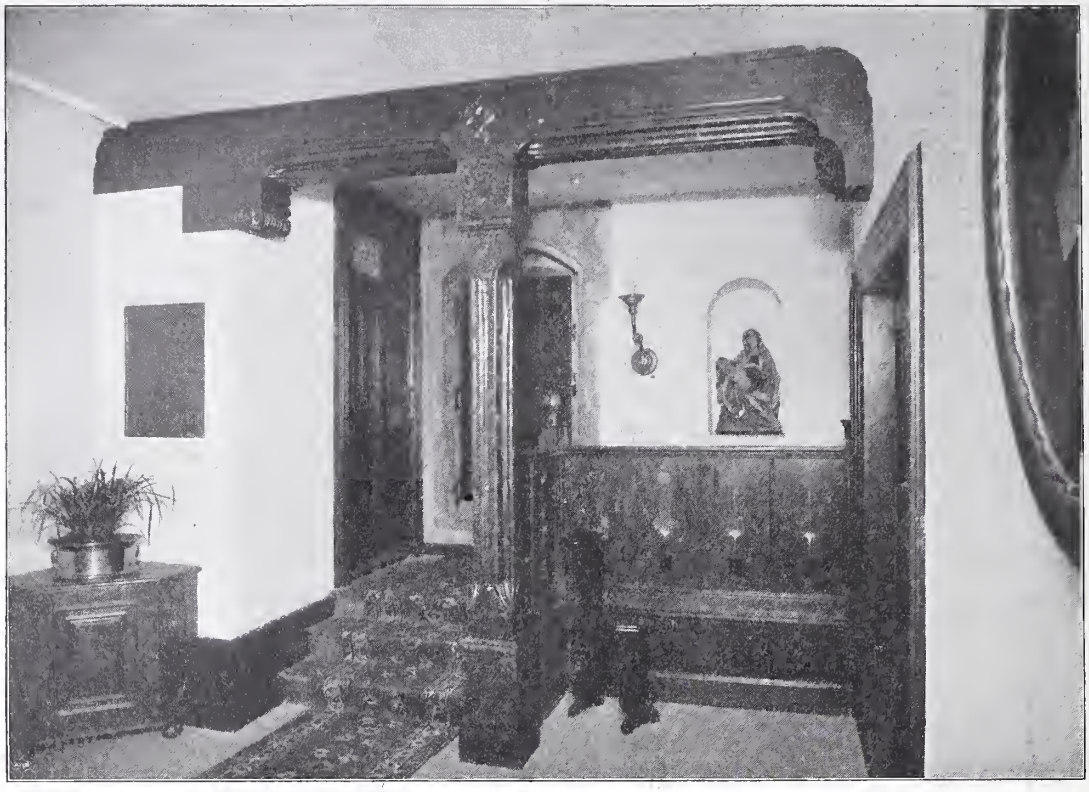
(Schluß.)

Vom Thimsa-See erhebt sich das Gelände wieder um 7 bis 8 m über den Meeresspiegel und bildet einen Erdrücken zwischen diesem See und den Bitterseen. Nicht weit vom Eingang in die Bitterseen lag das Campement von Serapeum, so genannt nach den gefundenen Ruinen, die für einen Tempel des Serapis gehalten werden. Die Bitterseen, der große und der kleine, haben zusammen etwa 35 km Länge und 5—10 km Breite. Wie schon früher bei Beschreibung des Kanales von Necho gesagt wurde, bildeten wahrscheinlich die Bitterseen ehemals einen Teil des roten Meeres. Sie lagen 5 - 8 m unter Meeresspiegel und bei Erbauung des Suezkanals trocken. Unter der Sohle derselben lag eine Salzschicht von etwa 12 km Länge, 5 km mittlerer Breite und stellenweise bis zu 10 m, i. M. 6 m, Stärke. Damit die Bitterseen als Schiffahrtsstraße dienen konnten, mußten sie durch den Kanal gefüllt werden. Es mußten nach der Berechnung ungefähr 1800 Mill. cbm Wasser hineingelassen werden, um sie zu füllen, und außerdem mußten auch die oben erwähnten Salzblöcke von 360 Mill. cbm aufgelöst werden, eine Arbeit, die 8 Monate Zeit erforderte. Der Süßwasser-Kanal geht in kleiner Entfernung links des Seekanales nach Suez. Zwischen den Bitterseen und Suez ist noch eine Geländeerhöhung zu durchschneiden, die sogenannte Schwelle von Schalus. Hier sind links noch einige gut erhaltene Einschnitte des Kanales des Necho, des ehemaligen Kanals der Pharaonen, vorhanden und konnten teilweise für den Süßwasserkanal benutzt werden. Nach 160 km ist dann die Landenge durchschritten und es wird Suez erreicht, das aus einem kleinen Fischerdorf zu einem sich kräftig entwickelnden Handelsplatz geworden ist. Suez war vor Eröffnung des Suez-Kanals trotz der großen Schiffahrtsgesellschaften, die von dort ihre Schiffe nach Indien, China, überhaupt nach dem fernen Orient abgehen ließen, trotz der Eisenbahn nach Kairo und Alexandrien in seinem Wachstum sehr beschränkt, weil es an süßem, trinkbarem Wasser Mangel litt. Die nächsten Quellen liegen etwa 6 km entfernt von Suez auf dem Boden der Sinai-Halbinsel, die Agim Musa oder Moses-Quellen. An diesen trüben Quellen, die nicht einmal ganz süßes, sondern etwas brackiges Wasser geben, wachsen einige Dattelpalmen, Tamarisken und Akazien und hier wurde auf kleinen Beeten von einigen Beduinenfamilien etwas Gemüse gepflanzt. Diese beinahe eine deutsche Meile von Suez entfernte Oase war der einzige Ort, von dem früher Suez sein Trinkwasser bezog. Später, als die Bahn von Kairo nach Suez eröffnet wurde, brachte ein Wasserzug täglich Nilwasser von der 140 km entfernten Hauptstadt Kairo nach Suez. Jetzt, seitdem der Süßwasserkanal direkt in breitem Strom Nilwasser nach Suez bringt, kann sich diese Stadt entwickeln und kann die ganze Strecke vom Tal von Gosen bis nach Suez wieder reiches fruchtbares Ackerland werden.

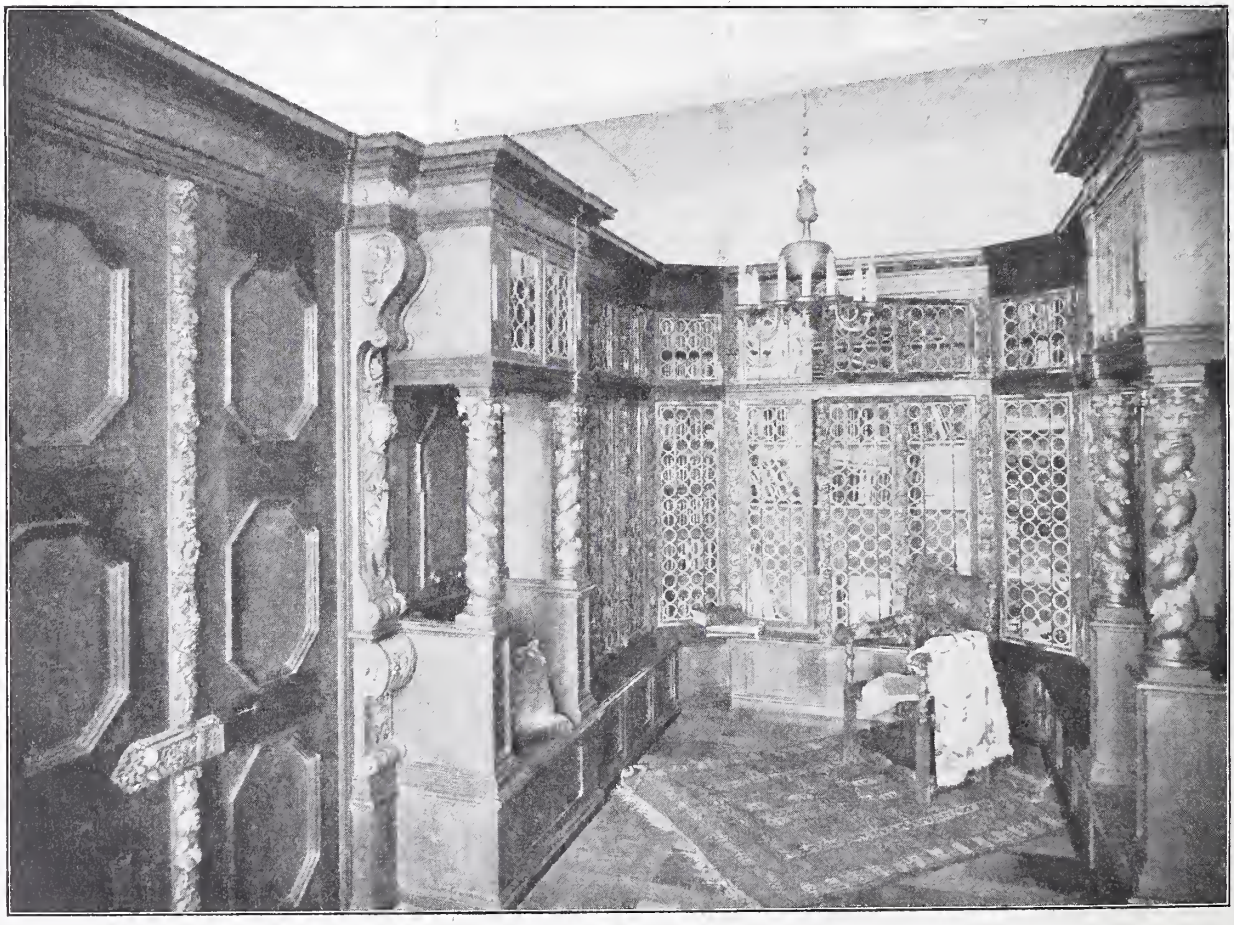
Die Hauptarbeit des Suezkanales bestand aus dem Ausheben von etwa 60 Mill. cbm Erde, freilich zum größten Teil unter Wasser und der ganzen Länge nach in der Wüste, weit entfernt von menschlichen Ansiedlungen, wo weder Trinkwasser noch Lebensmittel zu haben waren. Den Ausgangspunkt am mittelländischen Meere bildete eine öde Küste ohne irgend eine Ortschaft von Damiette bis Jaffa, ohne Hafen zum Landen, ohne irgend welchen Schutz für die Schiffe, welche das zum Leben Notwendige bringen sollten. Das erste Bauwerk, das hier zu errichten war, war der Leuchtturm von Port-Said, der Stadt, die dort entstehen sollte, da-

(Fortsetzung Seite 326.)

troffenen Anordnung nachsuchen. Solange aber die Entfernung der betreffenden Betriebe nicht bewirkt worden, war das Verlangen, die Hofüberdachung zu beseitigen, nach den Bestimmungen der Baupolizeiordnung gerechtfertigt.



Gotischer Galerieabschluß an der Kapelle.



Bibliothek.

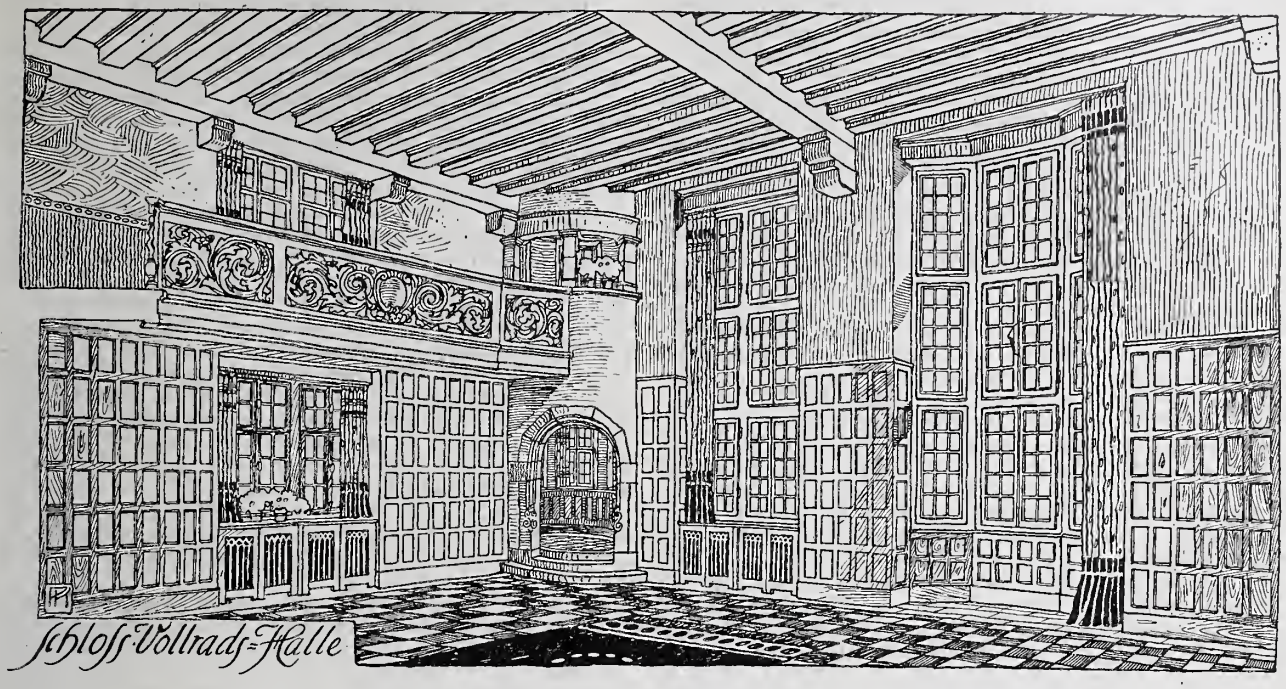
Schloß Vollrads im Rheingau. Architekt des Umbaues: Philipp Kahm in Eltville a. Rh.

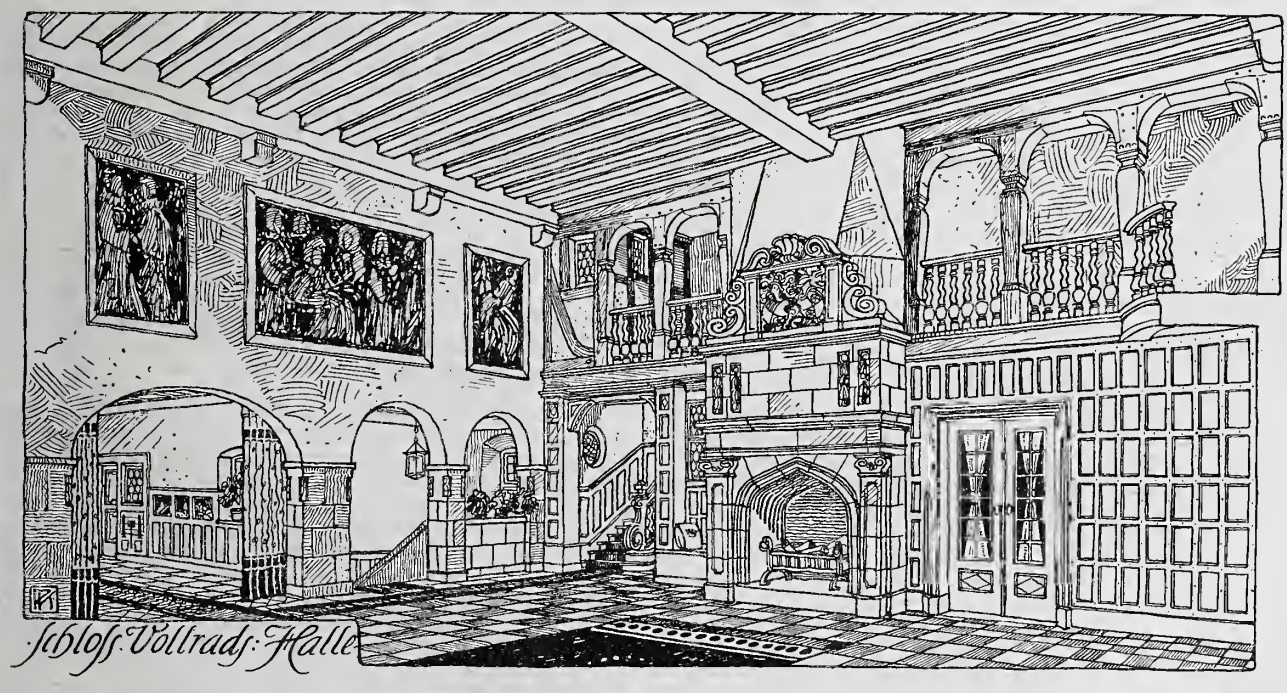
Nach § 42 der Baupolizeiordnung konnte die Baupolizei-Behörde Ausnahmen von den Bestimmungen des § 2 Ziffer 4, Absätze 1, 2 und 4 nicht zulassen. Der Beklagte war deshalb dadurch, daß er die Hofüberdachung auf dem Grundstücke der Kläger früher nicht beanstandet hatte, nicht gehindert, deren Beseitigung durch die angegriffene Verfügung zu fordern.

Oberverwaltungsgerichts-Entscheidung vom 1. Dezbr. 1908. Diese behandelt einen analogen Fall. Auf einem Geschäftsgrundstücke, welches von der Vergünstigung der glasüberdeckten Höfe Gebrauch gemacht hatte, befand sich eine Wäschefabrik. Wegen dieses Fabrikbe-

triebes wurde die Beseitigung des Glasdaches verlangt. Dem trat auch das Oberverwaltungsgericht bei, indem es den Einwand, daß die fragliche Wäschefabrik keine Fabrikanlage sei, widerlegte. Es stellte fest, daß Fabrikanlagen begrifflich nichts anderes als Fabrikbetriebe seien und folgerte aus dem ganzen Geschäftsbetriebe der Wäschefabrik, welche sich mit der Herstellung von Damen- und Herrenwäsche im Großen befaßt, obwohl ein großer Teil der Fabrikation außer dem Hause vergeben wird, daß ein Fabrikbetrieb als vorliegend anzunehmen ist, da das Zuschneiden und Herrichten des Stoffes vor dem Beginn der außer dem Hause erfolgenden Näharbeit, sowie nach ihr das sogenannte Abnehmen der Näharbeit, das Nachbessern, Legen, Sortieren und Etikettieren als Fabrikationstätigkeit anzusehen sei. —

In Rücksicht auf die vorstehenden Oberverwaltungsgerichts-Entscheidungen empfiehlt es sich, jedem Baulustigen bereits bei der Planbearbeitung klar zu machen, zu welchen Beschränkungen bei der späteren Vermietung der Räume es führt, wenn von der Vergünstigung der glasüberdeckten Höfe Gebrauch gemacht wird. Denn es ist nunmehr, nachdem das bisherige Vorgehen der Behörden die Billigung des höchsten Gerichtshofes gefunden hat, zu erwarten, daß die Behörden bei einer mit den Bedingungen der Bauordnung nicht übereinstimmenden späteren Benutzungsart des Grundstückes unnachsichtlich die Beseitigung der Hofüberdachung fordern werden. —





Schloß Vollrads im Rheingau. Architekt des Umbaues: Philipp Kahm in Eltville a. Rh.

Vereine.

Württembergischer Verein für Baukunde in Stuttgart. In der 4. ord. Versammlung des Vereins am 6. Febr, die im Vortragssaal des Landes-Gewerbemuseums stattfand, sprach vor einem größeren Zuhörerkreis Hr. Reg.-Bmstr. Werner über: „Eine Reise nach Belgien, England und Norddeutschland mit besonderer Berücksichtigung der Stadtanlagen". Ueber Saarbrücken und Trier ging es nach Luxemburg, das in der Erhaltung seiner mittelalterlichen Mauern und Türme sowie in der Umgestaltung seiner früheren Wallanlagen zu einem breiten grünen Parkgürtel vorbildlich ist. Brüssel vermag dagegen trotz mancher schönen Einzelheiten, wie Rathaus, Justizgebäude usw., hinsichtlich des allgemeinen Straßenbildes doch nicht voll zu befriedigen, weil die einzelnen Bauten nicht genügend einheitlich gestaltet und zu wenig zusammengestimmt sind. Ein besseres Stadtbild gewährt Antwerpen mit seinen verschiedenen platzartig erweiterten Straßen, seiner großen Kathedrale, seinem herrlichen Marktplatz und nicht zum wenigsten seiner Wasserseite an der hier 350 m breiten Schelde.

In London ist das Zeichen, unter dem alles steht, der Verkehr; dieser erreicht an dem Bankhausplatz um die Mit-

tagszeit seinen Höhepunkt, wird aber wie an anderen Punkten so auch hier durch die allerorts aufgestellten Schutzleute in geradezu mustergültiger Weise geregelt. Es wird so erreicht, daß diesen Platz tagtäglich ganz unglaubliche Mengen von Personen- wie Lastfuhrwerken zu kreuzen vermögen. Unter dem Eindruck dieses sinnberückenden Getriebes vergißt man zunächst vollständig, die baukünstlerische Wirkung des Londoner Straßenbildes zu untersuchen und braucht jedenfalls längere Zeit, bis man sich über diesen Punkt klar geworden ist. Angenehm fällt auf, daß die Straßen meist nur auf verhältnismäßig kürzere Entfernungen gerade führen, wodurch sich überall geschlossene Bilder ergeben; ebenso wirkt günstig, daß die beiden Straßenwandungen häufig nicht genau parallel verlaufen. Die Bauten selbst dagegen sind meist reine Nutzbauten oder aber, soweit sie neueren Ursprungs sind, in der auch bei uns üblichen Weise protzenhaft aufgeputzt, vermögen deshalb in ihrer Gesamtheit nicht zu befriedigen. Die Brücken der Riesenstadt sind im allgemeinen nicht nur technisch, sondern auch künstlerisch wohl durchgebildet und erreichen in der großen Tower-Brücke ihre höchste Vollendung. Großzügig sind die Eisenbahnen, aber zu wenig einheitlich, sodaß sich nicht nur der Fremde, sondern vielfach auch der Einheimische nur durch fortwährendes Fragen zurecht findet. Die bei weitem angenehmste Art des Stadtverkehres bildeten die Untergrundbahnen, die bei ihrer großen Tiefe unter dem Boden jeden Straßenlärm ausschließen und es ermöglichen, in kürzester Zeit die entferntesten Punkte zu erreichen.

Die Rückreise berührte eine Reihe norddeutscher Städte, so Hannover, Hildesheim, Braunschweig, Magdeburg, Berlin, Halle und Erfurt. Die meisten dieser Städte haben sich in ihren älteren Teilen noch viele schöne und mustergiltige Straßenbilder erhalten, mit ihren neueren Anlagen dagegen, in blinder Befolgung der in Berlin geltenden Grundsätze der Stadterweiterung, viel Unheilvolles geschaffen. Der Glanzpunkt bleibt immer Hildesheim, das „Nürnberg" Norddeutschlands, wo von Alters her mit großem Kunstverständnis zu Werk gegangen wird. Ein mehrtägiger Aufenthalt in Berlin war zwar nicht dazu angetan, diese Stadt im einzelnen genau kennen zu lernen, genügte aber wohl, um ein allgemeines Bild zu gewinnen und mit London Vergleiche anzustellen. Wenn auch einzelne Punkte, wie Straßenbezeichnung, Straßenreinigung, sowie die einheitliche Regelung des Eisenbahnwesens der Reichshauptstadt einen Vorzug vor London sichern, so fällt doch in anderen Punkten der Vergleich keineswegs zu gunsten Berlins aus. Geradezu schreckenerregend wirkt ein Blick auf den Berliner Bebauungsplan, bei dem das Schema der geraden Linie und des rechten Winkels ohne Gnade rücksichtslos durchgeführt erscheint. Besonders bezeichnend für den hier herrschenden Geist ist die geradlinige Weiterführung der Straße „Unter den Linden" durch den ganzen Tiergarten, sowie durch Charlottenburg hindurch bis nach Westend und die hieran anschließende, zur Zeit noch in Bau begriffene, weitere Durchführung dieser starren Linie als „Döberitzer Heerstraße" vom Reichskanzlerplatz bis zu dem jenseits der Havel gelegenen Döberitzer Exerzierplatz. Ebensowenig erfreulich wirken meist die an diesen Straßenzügen sich findenden Häuserreihen, die durch ihr pomphaftes, durch die beliebten Mittel der Stilnachahmung und Stilmischung erreichtes Aussehen nicht über die Fehler der Grundrißbildung hinwegzutäuschen vermögen.

Die gesamten Ausführungen wurden durch eine große Menge gelungener Lichtbilder erläutert. Das Gesamtergebnis seiner Reise faßte der Redner dahin zusammen, daß es im allgemeinen für unsere kleineren Städte Verkehrsfragen überhaupt nicht gibt, sondern nur Ordnungsfragen. Ein Schutzmann, an einer gefährlichen Ecke aufgestellt, der als einzige Aufgabe die Regelung des Verkehrs hat, und ein Gewöhnen der Fuhrleute an Rücksichtnahme aufeinander, wie auf die Fußgänger, könnte hier Wunder wirken, sodaß die meisten unserer Verkehrshemmnisse auf diese Weise ohne die teuren Mittel der Straßenerweiterungen behoben werden können. Hinsichtlich der Kunst- und Schönheitsfragen ist in unseren Städten in dem letzten Jahrhundert ganz unglaublich viel gesündigt worden. Die Aufgabe unserer Zeit muß es sein, diese Fehler, soweit überhaupt möglich, wieder gut zu machen, damit wiederum erfreuliche Städtebilder entstehen. Diesem Bestreben stehen freilich zwei schwerwiegende Hindernisse im Weg: einmal die vielen in Stadtbaufragen sich kreuzenden Interessen und sodann die große, gerade in den maßgebenden Kreisen immer noch herrschende Verständnislosigkeit für solche Fragen. Erst neuerdings mehren sich die Anzeichen, daß hierin eine Besserung sich vorbereitet. Für die jüngeren Techniker aber gilt es, vor allem, diesen Fragen mit allem Eifer sich zuzuwenden, denn es sind wahrhaftig Aufgaben, die des Schweißes der Edlen wert sind. — W.

Frankfurter Architekten- u. Ingenieur-Verein zu Frankfurt a. M. Die Versammlung am 1. März 1909 war einer intimen Abschiedsfeier zu Ehren des ehemaligen Vorsitzenden und wiederholten Vereins-Abgeordneten, Stadtbauinsp. Berg gewidmet, welcher einer Berufung zum Stadtbaurat nach Breslau folgte. —

Am 15. März 1909 besichtigte der Verein mit seinen Damen unter Führung des Herrn Post-Bauinsp. Höfig den Neubau des an der Ecke der Langenstraße und Neuen Zeil in den letzten 7 Monaten nach den Plänen der K. Ob.-Postdirektion von den Architekten G. u. C. Schmitt erbauten und an diese Behörde vermieteten „Postamts III Frankfurt a. M.", das neben Diensträumen auch die Wohnung des Direktors enthält und nach Anordnung und Ausführung den weitgehendsten Ansprüchen genügt. Die Kosten betrugen einschl. Grund-Erwerb 450000 M. — G.

---

mit die Schiffe wenigstens den Punkt finden konnten, wo sie landen sollten. Beamte und Arbeiter wohnten zuerst in Zelten, bis später bescheidene Wohnhäuser erbaut wurden. Große Magazine wurden in dem nächsten bewohnten Orte in Damiette angelegt, in welchen alle großen und kleinen Lebensbedürfnisse, wie auch das, was zum Bau notwendig war, aufgestapelt wurden. Brod, hauptsächlich Schiffszwieback, Betten, Kleidungsstücke, Möbel, Lichte, Seife, Werkzeuge, Maschinenteile, Bauholz kamen aus Europa; Bäcker, Fleischer und andere Handwerker wurden angenommen, kurzum eine vollständige militärische Intendantur wurde eingerichtet, um das Beamten- und Arbeiterheer zu erhalten. Diese Magazine wurden später nach Port-Said verlegt. Zwischen Port-Said und Suez wurden die kleinen Ansiedelungen angelegt, Campements, Lagerstätten genannt, welche Sitz der Bauabteilungen wurden. —

Der Süßwasserkanal, der als Hilfskanal von Zagazig nach dem künftigen Ismailia und Suez geplant war und der Trinkwasser für die Bevölkerung bringen und den Isthmus mit den fruchtbaren Teilen Aegyptens in Verbindung setzen mußte, wurde begonnen. Dieser Kanal, der später bis nach Kairo weiter geführt worden war, um aus dem Nilstrom unmittelbar gespeist zu werden, hat von Kairo bis Ismailia und von da bis Suez 220 km Länge, 20 m Breite in der Wasserlinie und 2—2,5 m Tiefe. Die vom Vizekönig bewilligten 20000 Frohnarbeiter, die je einen Monat gegen mäßige Bezahlung gestellt wurden, trafen ein und wurden zur Aushebung des Süßwasserkanals und zur Schaffung eines kleinen Rinnsals zwischen Port-Said und Ismailia verwendet. In Port-Said wurden 2 Destilliermaschinen aufgestellt, um Seewasser zu destillieren und auf dem Menzaleh-See ein Transportdienst für Süßwasser aus einem kleinen Nilarm, der sich bei Matarieh, ungefähr 30 km von Port-Said entfernt, in den See ergießt, organisiert. Für die Campements zwischen Kantara und Ismailia und bis zu den Bitterseen wurde das Wasser aus dem Nilarm, der bei Zagazig fließt, entnommen und mittels Kameeltransport an die Baustellen gebracht auf Entfernungen bis zu 50 km. Zu diesem Wassertransport waren 1600 Kameele vorhanden. Jedes Kameel trug 2 Fässer von 125 l und 4—5000 Fässer waren erforderlich. Der Liter Wasser ist uns damals auf 40 Centime zu stehen gekommen.

In Port-Said, das schnell an Bevölkerung zunahm, wurden viele Wohnhäuser erbaut, bestehend in Holzgerippe mit darauf befestigten Schilfmatten und Mörtelverputz. Die Häuser wurden auf Pfähle gestellt in das Wasser des Menzaleh-Sees und später wurde mit der ausgebaggerten Erde der Boden geschaffen. Die in Port-Said landenden Schiffe, deren Anzahl natürlich zunahm, mußten auf offener Reede 2 bis 3 km vom Ufer entfernt vor Anker gehen und ihre Ladung auf kleinen Boten löschen. Bei ungünstiger See war es nicht möglich, an die Schiffe zu kommen, auch diese selbst waren nicht sicher und mehr als eines scheiterte. Es wurde deshalb eine Landungsbrücke auf Schraubenpfählen 600 m weit ins Meer hinausgebaut, auch in Entfernung von etwa 2 km vom Ufer eine künstliche Insel auf eisernen Schraubenpfählen, mit Steinen vollgepackt, geschaffen, damit die Schiffe dort bei stürmischem Wetter etwas Schutz finden und abladen konnten, was dann später bei günstiger See nach den Magazinen von Port-Said geschafft wurde. Diese Insel bildet jetzt einen Teil der Molen, die bei Port-Said erbaut werden, von denen der westliche 2,5, der östliche 1,5 km Länge erhielten.

Nach und nach kamen die ersten 20 Baggermaschinen von Europa an und wurden in Betrieb gesetzt. Ismailia war gegründet worden, der Süßwasserkanal bis zum Timsah-See fertig, die Wasserleitung zwischen Ismailia und Port-Said wurde gelegt, und die Dampfmaschinen, welche das süße Wasser nach Port-Said drücken, begannen zu arbeiten. Die alten langgebrauchten Destilliermaschinen, die Schifferbarken, die mit ihren eisernen Wasserkästen auf dem Menzaleh-See das Wasser nach Port-Said gebracht hatten, die Kameele mit ihren Wasserfässern wurden endlich in den

Vermischtes.

Fünfundzwanzigjähriges Jubiläum der zerlegbaren transportablen Döcker-Bauten. „Ein Vierteljahrhundert im Dienste der Gesundheitspflege und Volkswohlfahrt im Krieg und Frieden", so betitelt sich eine Festschrift, die von der A.-G. Christoph & Unmack in Niesky (Ob.-Lausitz) soeben zum 25jährigen Bestehen der zerlegbaren, transportablen Döcker-Bauten herausgegeben worden ist. Wer die Entwicklung und Verbreitung der Bauten dieses, von dem dänischen Rittmeister Döcker in Kopenhagen erfundenen und durch die beiden Begründer der Firma, die ihren Namen noch heute trägt, in die Praxis eingeführten und vervollkommneten Systems, verfolgt hat, wird diesem etwas stolz klingenden Titel die Berechtigung nicht absprechen können. Er wird vielmehr anerkennen müssen, daß mit diesem System ein neuer Bautyp geschaffen worden ist, der zunächst einem unabweisbaren Bedürfnis der Krankenpflege im Kriege entgegenkommend, sich durch seine besonderen Vorzüge ein stetig erweitertes Anwendungsgebiet überall erobert hat, wo es darauf ankommt, größere Menschenmengen in rasch aufgestellten, verhältnismäßig billigen Bauten in hygienisch einwandfreier Weise zeitweilig unterzubringen.

Das Bedürfnis der modernen Kriegführung mit ihrem Aufgebote großer Menschenmassen, für die Verwundeten oder Erkrankten durch mitgeführte und rasch aufstellbare Bauten, die dabei hohen hygienischen Anforderungen entsprechen müssen, die nötige Unterkunft zu schaffen, hat das Döcker'sche System entstehen lassen, und der Förderung der deutschen Heeresverwaltung und der Leitung des deutschen Vereins vom Roten Kreuz verdankt es vor allem seine rasche Entwicklung und Verbreitung, nachdem es erstmalig 1883 auf der Hygiene-Ausstellung in Berlin ausgezeichnet wurde und bei einem Wettstreit verschiedener Systeme bei dem VIII internationalen Kongreß der Vereine vom Roten Kreuz in London den Sieg davontrug. Daher siedelte die Firma auch bald nachher nach Deutschland über, um in Niesky eine Niederlassung zu begründen, die jetzt den Hauptbetrieb enthält und zwischen 4—500 Angestellte und Arbeiter in ihren mit den modernsten Einrichtungen ausgestatteten Werkstätten beschäftigt. Von der Krankenpflege im Kriege ist die Döcker-Baracke dann übernommen worden auf die Krankenpflege im Frieden zu Isolier-Pavillons, Baracken für den Fall von Epidemien; sie wird benutzt zu Mannschaftsbaracken in festen Lagern und auf Truppenübungsplätzen, zu Arbeiter-Wohn- und Schlafhäusern in Industriegebieten, an großen Arbeitsstellen, auch in den Tropen, sie hat schließlich Verwendung gefunden in Sanatorien, Erholungsheimen, im Schuldienst für Klassengebäude und Turnsäle, als Jagdhütte und als einfaches Wohnhaus.

Je nach dem verschiedenen Zwecke, namentlich auch nach dem mehr oder weniger großen Bedürfnis nach zeitweiliger Verschiebung werden die Baracken in 2 Typen hergestellt, einem leichteren, bei dem der größere Wert auf Leichtigkeit und vollkommene Zerlegbarkeit gelegt wird, und einem schwereren, der zwar auch nach demselben Konstruktionsprinzip aus einzelnen Stücken zusammengesetzt wird, aber wegen mehr dauernden Charakters schwerer gestaltet werden darf, was namentlich der besseren Isolierung zu gute kommt.

Sorgfältige Herstellung der zu einem festen Rahmenwerk verbundenen Einzelteile der Baracke aus lange abgelagertem und ausgetrocknetem Holz, genaue Zusammenpassung und feste Verbindung durch entsprechende Beschlagteile, möglichst weitgehende Isolierung durch ruhenden Luftraum in den Wänden, durch Einlage von Korkstein, Isolierpappen usw., Ueberziehen der inneren Wand- und Dachflächen mit einem wasserdichten, feuerfesten und leicht abwaschbaren imprägnierten Stoff, das sind die wesentlichsten Merkmale der im übrigen bekannten Bauweise, die ihr die weiteste Verbreitung geschaffen und ihr auch ermöglicht haben, sich neben späteren, anders gestalteten Ausführungsweisen siegreich zu behaupten. —

Die 19. Hauptversammlung des Vereins zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern tagte am 6. d. Mts. in Kitzingen am Main. An den Verhandlungen nahm auch der Protektor des Vereins, Prinz Ludwig von Bayern, teil, der mehrfach das Wort ergriff und der Hoffnung Ausdruck gab, daß doch noch einmal der Tag kommen werde, an dem das rechtsrheinische Bayern an den großen Wasserstraßenverkehr des Rheins angeschlossen sein werde. Aus den Verhandlungen des Vereins ist hervorzuheben, daß die Versammlung der Erhebung von Schiffahrts-Abgaben nach dem preußischen Vorschlage, wenn auch nicht mit leichtem Herzen, grundsätzlich zustimmte, weil nur auf diesem Wege ein Ausbau des Mains, von welchem die weiteren bayerischen Pläne abhängen, zu erreichen sei. Der Verein knüpft jedoch an die Annahme des Gesetzes auf Abänderung des § 54 der Reichsverfassung betr. die Erhebung von Abgaben auf den deutschen Strömen die Bedingungen, daß den Verkehrsbeteiligten in den für die einzelnen Stromstrecken zu bildenden Zweckverbänden entsprechender Einfluß gewährt wird, daß die Abgaben sich auf einer für die betr. Strecken erträglichen Höhe halten und daß diese Abgaben ausschließlich Verwendung finden sollen für den fortschreitenden Wasserstraßen-Ausbau in Deutschland, sowie für die Unterhaltung und Verwaltung der bestehenden Wasserwege.

Von besonderem Interesse sind die Mitteilungen, die der jetzige Vorstand des technischen Amtes des Kanalvereins, Reg.-Bmstr. Gebhardt über den Stand der bayerischen Wasserstraßen-Pläne machte. Bekanntlich ist gegenüber dem ursprünglichen Plan einer Verbindung des Mains mit der Donau, wie wir ihn zuletzt in der Ausarbeitung des Bauamtmannes Faber i. J. 1903 S. 430 u. ff. ausführlich dargestellt haben, eine wesentliche Erweiterung und

---

verdienten Ruhestand versetzt. Auch Handel und Gewerbe begannen sich zu entwickeln und die Suezgesellschaft konnte dazu schreiten, ihre Magazine für die täglichen Lebensbedürfnisse aufzulösen und den Handel mit diesen den kleinen eingewanderten Kaufleuten und Handwerkern zu überlassen und in ihren Magazinen nur die zum Bau nötigen Materialien und Maschinenteile zu halten.

In Port-Said wurden im sogenannten „Bassin des Ateliers" große Reparaturwerkstätten erbaut und in Tätigkeit gesetzt. Größere Baggermaschinen wurden in reicher Anzahl beschafft aus den großen Maschinenwerkstätten von Gouin & Co. in Paris und den Forges et Chantiers de la Mediterrannée, die alle in Port-Said montiert wurden. In den Werkstätten und in den Bassins arbeiteten auf kleinem Raume etwa 2000 Eisenarbeiter. Die Auffüllung von Port-Said mit dem ausgebaggerten Material schritt vorwärts; die Stege und Brückchen, die von einem Hause zum andern, von einer Straße zur anderen führten, machten dem festen Boden Platz und die Wasserlaken und Salzbänke verschwanden. Auch die beiden Molen an der Reede von Port-Said wuchsen und kamen über Wasser zum Vorschein.

Für den eigentlichen Kanalbau wurden immer neue Maschinen angeschafft; Troggenbagger, Klappenschiffe, Dampfkrane, Dampfelevatoren, Lokomotiven, Lokomobilen, Waggons, Zisternenschiffe etc. Es war dies notwendig, da der Vizekönig (wahrscheinlich durch englischen Einfluß) die Stellung von Frohnarbeitern, die freilich gute Entschädigung erhielten, aufgehoben hatte. Die Arbeiten schritten daher auch in den letzten Jahren mit Riesenschritten vorwärts. Gegen Ende 1868 konnte man an das Füllen der Bitterseen mit Wasser schreiten, was beinahe 8 Monate Zeit in Anspruch nahm. In den Jahren 1868 und 1869 wurden monatlich mehr als 2 Mill. cbm ausgehoben.

Im November 1869 konnte unter Beteiligung aller Kulturvölker die Eröffnung des Kanals mit großem Glanze gefeiert werden. Der Vizekönig von Aegypten Ismael Pascha hat mit orientalischer Freigebigkeit, mit an die Märchen von Tausend und eine Nacht erinnernder Pracht die Festlichkeit der Einweihung organisiert und bezahlt. Die Einweihung soll ihm angeblich 40 Mill. Frcs. gekostet haben. Für den Kanal selbst sind 380 Mill. Frcs. ausgegeben worden.

Sehr bedeutend sind auch die Unterhaltungskosten gewesen; die für den Kanal, dem ständige Versandung droht, ausgegeben werden mußten, und dann forderte der sich rasch entwickelnde Verkehr, aus dem sich schon im dritten Betriebsjahr ein Ueberschuß von 2 Mill. Frcs. ergab, bald entsprechende Erweiterungen und Vertiefungen. Namentlich in neuerer Zeit sind solche Arbeiten in großem Stile durchgeführt worden, sodaß der Kanal jetzt durchweg auf 9,5—10 m vertieft, auf 75—90 m Sohlenbreite gebracht worden ist und gleichzeitig für Vermehrung und Erweiterung der Ausweichen Sorge getragen wurde. Ganz neuerdings ist der Kanal dann auch mit elektrischem Licht versehen worden, sodaß er auch bei Nacht befahren werden kann. Durch alle diese Maßregeln, die allerdings sehr beträchtliche Opfer erforderten, ist den Bedürfnissen des Verkehres in vollem Maße Rechnung getragen und die Durchfahrt des 160 km langen Kanales von anfangs 48 Stunden auf 15 bis 20 Stunden abgekürzt worden. Der Ueberschuß der Verkehrs-Einnahmen ist dafür auch gewaltig gestiegen, auf neuerdings 90—100 Mill. M. im Jahr.

Die hohen Abgaben, die für die Durchfahrung des Kanales mit Rücksicht auf die hohen Betriebskosten erhoben werden müssen, haben diese Entwicklung nicht hemmen können, da die Zeitersparnis gegenüber dem Umweg um das Kap der guten Hoffnung so kolossal ist, daß die Durchfahrt trotz der hohen Gebühren noch so erhebliche Vorteile bietet, daß alle Dampfer, die aus dem nördlichen atlantischen Ozean oder aus dem mittelländischen Meer zum indischen Ozean und umgekehrt fahren wollen, ausnahmslos diesen Weg benutzen. Darin liegt die hohe Bedeutung des Suezkanals für den Weltverkehr. —

Umgestaltung in Erwägung gezogen. Die Erweiterung besteht darin, daß nach einem zuerst von dem Augsburger Arch. Gollwitzer mit Nachdruck vertretenen, und auf der vorjährigen Versammlung durch den Ministerial-Rat Hensel, Direktor des hydrotechnischen Bureaus in München, als technisch durchführbar nachgewiesenen Vorschlag, die Wasserstraße nach der Landeshauptstadt München einerseits und der wichtigen Industriestadt Augsburg anderseits weitergeführt, also noch über die Donau hinaus verlängert werden soll, sodaß also diese beiden Plätze und überhaupt das südliche Bayern in unmittelbare Verbindung mit dem Rhein gesetzt würden. Die Abänderung besteht darin, daß der vielfach gekrümmte Main schon bei Bettingen oberhalb Wertheim verlassen werden soll, sodaß also schon hier der eigentliche Kanal beginnen würde. Dieser würde zunächst die Wasserscheide zwischen Tauber und Main verfolgen, von hier sich über Aub, Uffenheim, Burgbernheim auf Nürnberg zu wenden und hier in einiger Entfernung (8 km vom Stadtmittelpunkt) über Schwabach und Roth ins Regnitztal einschneiden, das dann weiter verfolgt wird. Von Treuchtlingen bis Steppberg a. d. Donau fällt die Linie mit dem früheren Faber'schen Plan zusammen. Hier soll durch einen Abstieg zur Donau mit dieser Wasserstraße eine Verbindung hergestellt werden, die Hauptlinie des Kanales verläuft jedoch weiter mit einer Brücke hoch über der Donau über Pöttmes, Aichach nach München. Augsburg würde durch einen rd. 18 km langen Stichkanal anzuschließen sein. Falls für Nürnberg trotz der geringen Entfernung ein besonderer Stichkanal angelegt werden soll, so hat dieser ein verlorenes Gefälle von 37,5 m zu überwinden. Im übrigen fällt die ganze Kanalstrecke von München bezw. Augsburg bis zum Main, sodaß den sämtlichen Haltungen von hier aus Wasser mit natürlichem Gefälle zugeführt werden kann. Es sind dabei folgende Gefälle zu überwinden: am Aufstieg im Maintal bei Wertheim 177,5 m, bei Uffenheim 52,5 m, bei Pleinfeld 50 m, bei Pöttmes 45 m, bei Aichach 37,5 m. Die letzten 4 Gefälle sollen konzentriert werden. Die Haltungslängen betragen entsprechend 65, 109, 87, 18 und 50 km.

Für die Wasserversorgung werden unter der Annahme, daß dem Kanal behufs Ausnutzung der Staustufen zu Kraftwerken ein kleines Gefälle gegeben wird, das eine Geschwindigkeit von rd. 20 cm/Sek. erzeugt, einschl. Versickerung, Verdunstung, Schleusung, 12 cbm/Sek. gebraucht. Es wird dann berechnet, daß sich von den Gefällstufen 31 000 PS gewinnen ließen. Dieser Wasserbedarf soll der Isar und Amper entnommen werden. Allerdings würde eine solche Wasserentnahme nicht ohne Einfluß auf die vorhandenen Kraftwerke an der Isar bleiben. Die Wasserversorgung des Stichkanals nach Augsburg müßte aus dem Lech erfolgen, wodurch für das Kraftwerk bei Gersthofen gewisse Schwierigkeiten entstehen. Die Interessen der Großschiffahrt und der Industrie stehen hier also in einem gewissen Widerstreit, was den Redner zu der Anregung veranlasste, daß die Genehmigung zu Kraftanlagen in Zukunft von den für die Schiffahrt in Betracht kommenden Flüssen nur unter entsprechendem Vorbehalt erteilt werden möchte. —

Die Neugestaltung der Wasserversorgung Stuttgarts. Im Auftrage der bürgerlichen Kollegien hat das Bauamt der Wasserwerke Stuttgarts einen Bericht über die Umgestaltung der Wasserversorgung ausgearbeitet, der, wie wir der „Schwäbischen Chronik" entnehmen, soeben ausgegeben worden ist. Der umfangreiche Bericht gibt zunächst einen Ueberblick über die bisherige Wasserversorgung Stuttgarts und stellt darauf den Wasserbedarf fest, der mit 120 l für den Tag und Kopf festgesetzt und für 1925 auf eine Bevölkerungszahl von 407 800, 1930 auf eine solche von 461 300 bezogen wird. In Betracht gezogen sind folgende Versorgungsgebiete: Glemstal, Remstal, Würmtal, Schwäb. Alb, Neckargrundwasser, Schwarzwald, Illergrundwasser und Bodensee. Die drei erstgenannten Bezugsquellen werden vorweg ausgeschieden, weil sie eine ausreichende Wassermenge nicht liefern können, also höchstens später für die Wasserversorgung einzelner Stadtgebiete mit herangezogen werden können. Eine Benutzung der am Südabhang der Schwäb. Alb entspringenden Quellen wird anderseits als unzulässig bezeichnet, da der weiße Jura das Wasser ungenügend filtriere, sodaß es nicht als einwandfrei bezeichnet werden könne.

Der Bodensee kann die nach dem jetzigen Programm erforderlichen Wassermassen und auch für spätere Erweiterungen jederzeit abgeben, sein Wasser ist aber dem eines Staubeckens mit bewohntem Einzugsgebiet zu vergleichen. Wenn es auch entfernt vom Lande, in beträchtlicher Tiefe entnommen und filtriert, bei der chemischen und bakteriologischen Untersuchung sich als einwandfrei ergab, so ist doch nicht sicher, daß dieser Zustand immer bleiben wird. Zudem ist dieses Entnahmegebiet das am weitesten entfernte. Die Leitung würde außerdem lange Hochdruckstrecken erfordern, welche die Betriebssicherheit beeinträchtigen. Der Kostenaufwand für diesen Plan würde sich am höchsten stellen, d. h. bei 10 Mill. cbm auf 40 156 500 M. Das ebenfalls weiter abgelegene Illergebiet könnte Grundwasser in reichlichen Mengen liefern, da die Iller bei Niedrigwasser immer noch 15 cbm/Sek. führt. Aber die Bodenfiltrierung des Wassers ist keine ausreichende, auch ist der Grundwasserstrom nicht genügend gegen Verunreinigung von oben geschützt. Auch für dieses Versorgungsgebiet ergibt sich die Notwendigkeit längerer Druckleitungen und die Kosten werden mit 23 635 000 M. hohe.

Am nächsten liegt die Versorgung aus dem Grundwasserstrom des Neckartales. Da das bestehende Wasserwerk, das Wasser aus dem Neckar entnimmt und filtriert, zur Grundwasserhebung verwendet werden soll, so fallen dessen 6 Mill. cbm zugleich fort und es sind statt der mehr zu liefernden 10 Mill. cbm, gleich 16 Mill. cbm aus dem Grundwasser zu entnehmen. Das ist möglich, erfordert aber ausgedehnte Fassungsanlagen, die kostspielig werden. Eine noch weitergehende Erweiterung ist jedoch nicht möglich. Die Zuleitung vom Neckar erfordert keine besonderen Druckleitungen, ist also durchaus betriebssicher. Das Grundwasser ist z. Zt. gut, seine dauernde Reinhaltung aber schwierig. Die Kosten würden sich auf 20 317 500 M. stellen. Es bleibt daher schließlich noch die Wasserversorgung aus Quellen und Staubecken des Schwarzwaldes, die möglich ist, mit 13 339 000 M. veranschlagt und als die einwandfreieste auch in hygienischer Beziehung bezeichnet wird. Das Wasser ist, da es unbewohntem und auch nicht ansiedlungsfähigem Hochwald entstammt, am reinsten, die erforderlichen Hochdruckstrecken sind sehr kurz. Die Behauptung, daß die Entnahme so großer Wassermengen aus dem Schwarzwald die betreffenden Gebiete aufs schwerste schädigen würde, hält der Bericht nicht für stichhaltig. Der Bericht spricht sich also im Grunde für das Schwarzwaldprojekt als das sowohl in bezug auf die Reinheit des Wassers als nach wirtschaftlicher Richtung vorteilhafteste aus und unterstützt damit einen schon vor $3^1/_2$ Jahren gefaßten Beschluß der bürgerlichen Kollegien. Die neuen Untersuchungen, die sich auf weitere Absatzgebiete ausdehnten, haben also nicht zu abweichenden Anschauungen geführt. Stuttgart kann also nun ernstlich an die Lösung seiner Wasserversorgungsfrage, die zu einer dringlichen geworden ist, herantreten. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben um Pläne für ein Verwaltungsgebäude des Bundes der Landwirte auf einem zwischen Hafenplatz, Schöneberger- und Dessauer-Straße in Berlin belegenen Grundstück erläßt der Vorstand des Bundes für reichsdeutsche christliche Architekten mit Frist zum 1. Okt. 1909. Drei Preise von 2500, 1500, 1000 M., deren Gesamtsumme nach dem Ermessen der Preisrichter jedoch anders verteilt werden kann. Ankauf weiterer Entwürfe zum Preise von je 300 M. kann erfolgen. Dem nur aus 3 Preisrichtern bestehenden Preisgericht gehören die Hrn. Geh. Brt. Dr.-Ing. Ludwig Hoffmann, Berlin, und Landbauinsp. Otto Klöppel, Halensee, an. Unterlagen gegen 5 M., die später zurückerstattet werden, vom Bund der Landwirte, Berlin SW. 11, zu beziehen

Im Wettbewerb um Fassadenentwürfe für den Umbau des Reichs-Kriegsministeriums in Wien, ausgeschrieben für österreichische Architekten von der Union-Baugesellschaft, erhielten den I. Pr. Arch. Brt. Alois von Wurm, den II. Pr. Arch. Rud. Tropschund den III. Pr. Arch. Theod. Schreier, sämtlich in Wien. —

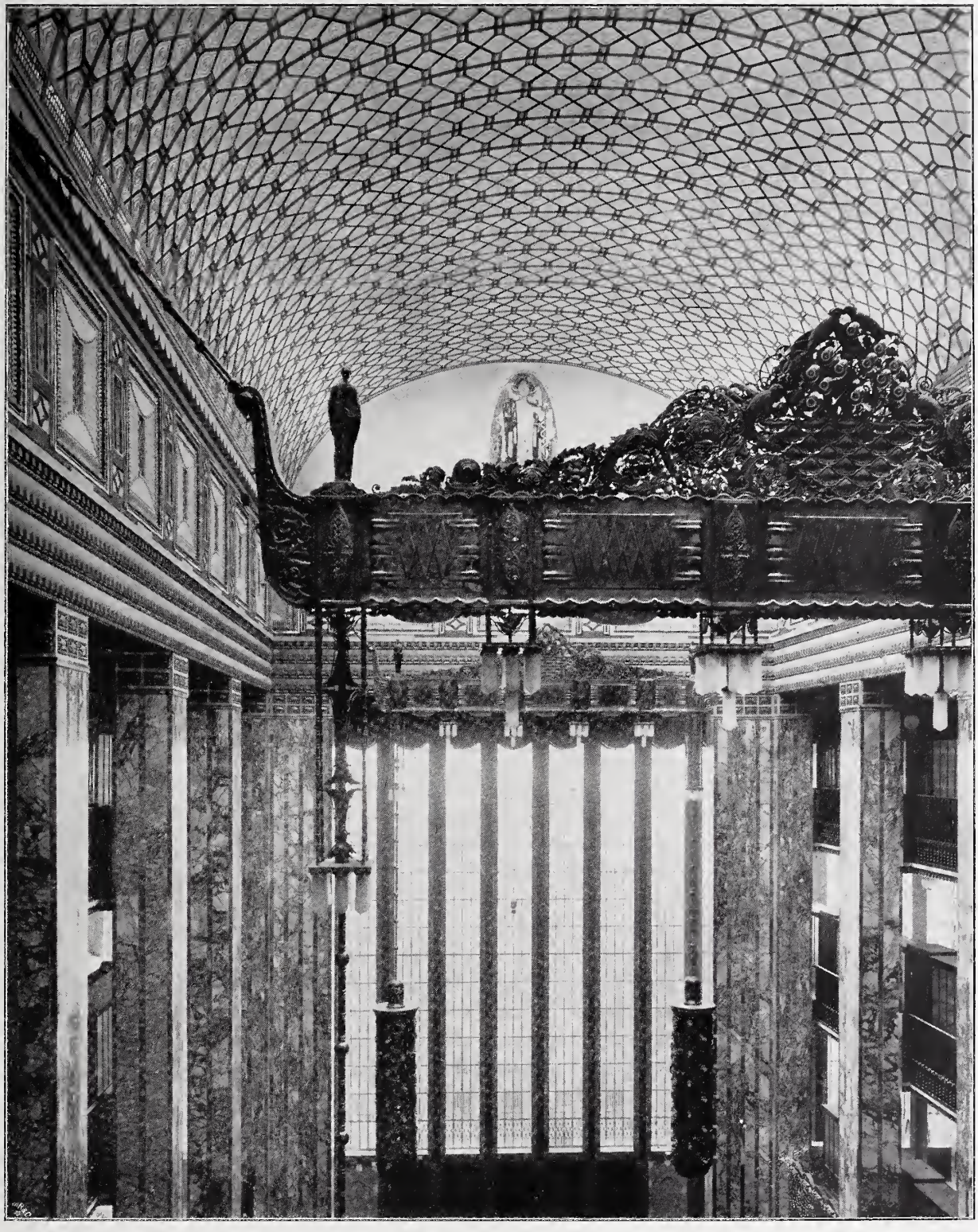
Im Wettbewerb Kirchbau in Hannover-Bothfeld erhielt unter 45 Entwürfen den I. Pr. Hr. Arch. Wendebourg in Hannover, den II. Pr. Hr. Arch. Otto Lüer in Hannover und den III. Pr. Hr. Arch. Franz Krüger in Lüneburg. Zum Ankauf empfohlen der Entwurf mit dem Kennwort „Wie ich's ersann", Verf. die Hrn. Arch. Ernst und Heinrich Stille in Hannover. —

In dem Wettbewerb um Entwürfe zu Landhaus-Ansiedelungen beim Thyssen'schen Rittergute Rüdersdorf (Berlin) wurde ein I. Preis nicht erteilt. Zwei II. Preise von je 4000 M. wurden zuerkannt dem Entwurfe der Hrn. Arch. Ludwig Schmieder und Karl Leubert in Karlsruhe, sowie dem Entwurf der Hrn. Arch. D. und K. Schulze in Berlin in Verbindung mit Hrn. Vermessungsinsp. van den Berken. Den III. Pr. von 2500 M. erlangte die Arbeit der Hrn. Arch. Theodor Veil und Gerh. Herms in München, während der IV. Pr. von 1500 M. den Hrn. Arch. Peter Recht und Paul Bachmann in Cöln in Gemeinschaft mit dem Hrn. Gartenarchitekt H. L. Foeth zufiel. Zum Ankauf empfohlen wurde der Entwurf mit dem Kennwort „Hausunke" und Teile des Entwurfs „Zur Heimat". —

Inhalt: Schloß Vollrads im Rheingau. (Schluß.) — Oberverwaltungsgerichts-Entscheidungen betr. Beseitigung von Hofüberdachungen. — Einiges aus der Geschichte und dem Bau des Suezkanals. (Schluß.) — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

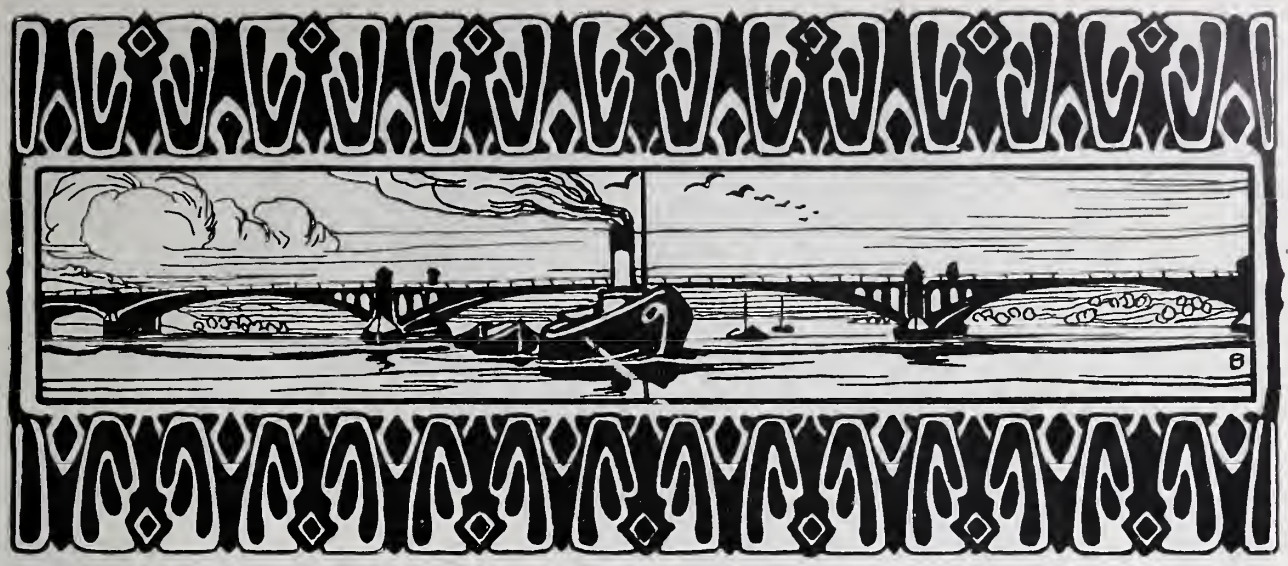
Hierzu eine Bildbeilage: Schloß Vollrads im Rheingau.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich i. V. Fritz Eiselen, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber, Berlin.



GLASDECKE IM GROSSEN LICHTHOF DES WARENHAUSES TIETZ IN DÜSSELDORF. * ARCHITEKT: PROFESSOR JOS. M. OLBRICH IN DARMSTADT †. * * * * * * * * * * * * * * * * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG
XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 49



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 49. BERLIN, DEN 19. JUNI 1909.

Vom Ausbau des Hafens zu Duisburg-Ruhrort.

Im Vorjahre sind die großen Erweiterungs-Arbeiten im staatlichen Hafen zu Ruhrort nach 5jähriger Bauzeit mit einem Kostenaufwande von 21 Millionen Mark zu Ende geführt worden. Dadurch erfährt dieser Hafen, der nach der im Jahre 1890 erfolgten Fertigstellung des Kaiserhafens 51 ha Wasserfläche, 71 ha Lagerplätze und 41,7 ha für Wege und Eisenbahn-Anlagen umfaßte, eine Erweiterung auf 128 ha Wasserfläche, 130 ha Lagerplätze und 76 ha Wege- und Gleis-Anlagen, und es stehen in ihm jetzt 23,3 km Umschlagsufer zur Verfügung. Daferner seit dem Jahre 1905 die städtischen Hafenanlagen in Duisburg mit den staatlichen in Ruhrort zu einer Betriebs- und Interessen-Gemeinschaft durch einen Gesellschaftsvertrag zwischen der Stadt Duisburg und dem Ruhr-Fiskus zusammengeschlossen sind, so ist auf dem Gelände der zu einem großen Gemeinwesen verbundenen Städte Duisburg und Ruhrort jetzt eine unter einheitlicher Verwaltung stehende und demgemäß in zweckmäßigster Weise ausnutzbare Hafenanlage mit nahezu 40 km Umschlagsufer, also von einer Ausdehnung vorhanden, die auf längere Zeit dem Bedürfnisse genügen dürfte. Außerdem ist die Erweiterungs-Möglichkeit schon jetzt dadurch gesichert, daß im Anschluß an die alten Duisburger Anlagen gegen 250 ha Grund und Boden mit einem Kosten-Aufwande von 4,75 Mill. M. erworben worden sind. Geht aus den vorgenannten Größenangaben schon die hohe wirtschaftliche Bedeutung der Neu-Anlagen für den Verkehr im Duisburg-Ruhrorter Hafen hervor, der im Jahre 1906 von dem Gesamtverkehr aller deutschen Rheinhäfen mit insgesamt 38,52 Mill. t mehr als ein Drittel, d. h. 13,65 Mill. t aufnahm, so bieten anderseits die Anlagen auch in ihrer allgemeinen technischen Durchführung und in den dort angewandten Einzelkonstruktionen besonderes Interesse, sodaß einige Mitteilungen darüber hier wohl am Platze sind. Bezüglich der allgemeinen Plangestaltung stützen wir uns dabei auf die zur Eröffnung s. Zt. im Auftrage des Ministers der öff. Arbeiten herausgegebene, übersichtliche und reich mit Plänen und Abbildungen ausgestattete Denkschrift, die von dem mit der besonderen Planbearbeitung und Ausführung betraut gewesenen, damaligen Reg.- u. Brt. Ottmann, jetzigen Ob.-Brt. bei der Kanalbau-Direktion in Hannover, bearbeitet worden ist. Bezüglich der Konstruktion ergänzen wir diese Darstellung durch eingehendere Mitteilungen und Zeichnungen, die wir den bei der Durcharbeitung der Einzelheiten und der Ausführung beteiligten Baufirmen und Werkstätten verdanken.

Abbildg. 4. Brückenpfeiler der Klappbrücke über den Hafenkanal.

Die Denkschrift gibt zunächst einen Ueberblick über die mit dem wachsenden Verkehrs-Bedürfnis fortschreitende Entwickelung der Hafenanlagen in Ruhrort, die recht weit zurückgreift. Sie läßt sich verfolgen auf den Plänen Abbildung 1 (Seite 332) und 3 (Seite 330), deren ersterer den jetzigen Zustand darstellt. Bis 1825 bestand nur

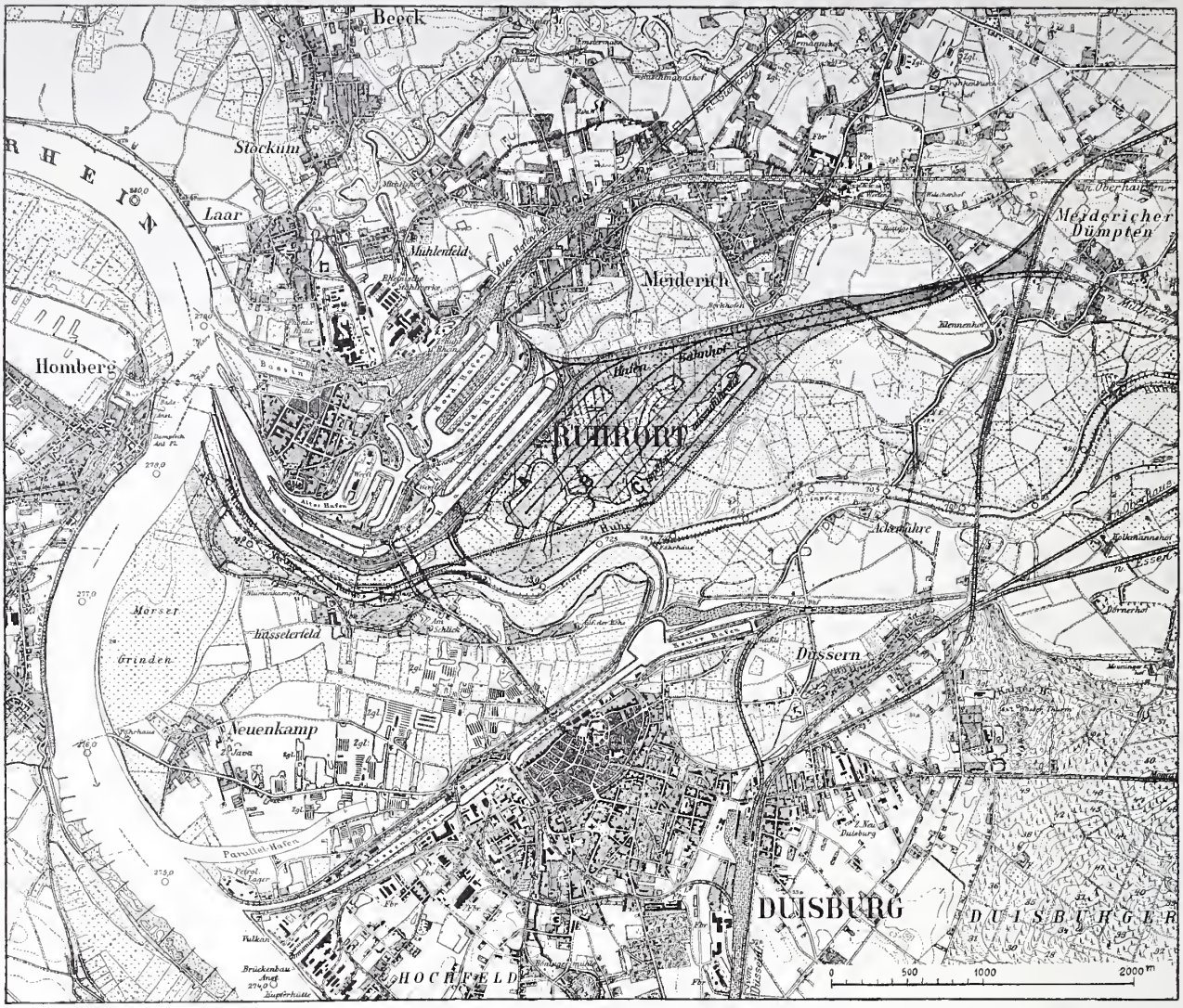


Abbildung 3. Uebersichtsplan des Ruhrorter Hafens im Jahre 1902 mit Eintragung der damals bewilligten Neuanlagen.

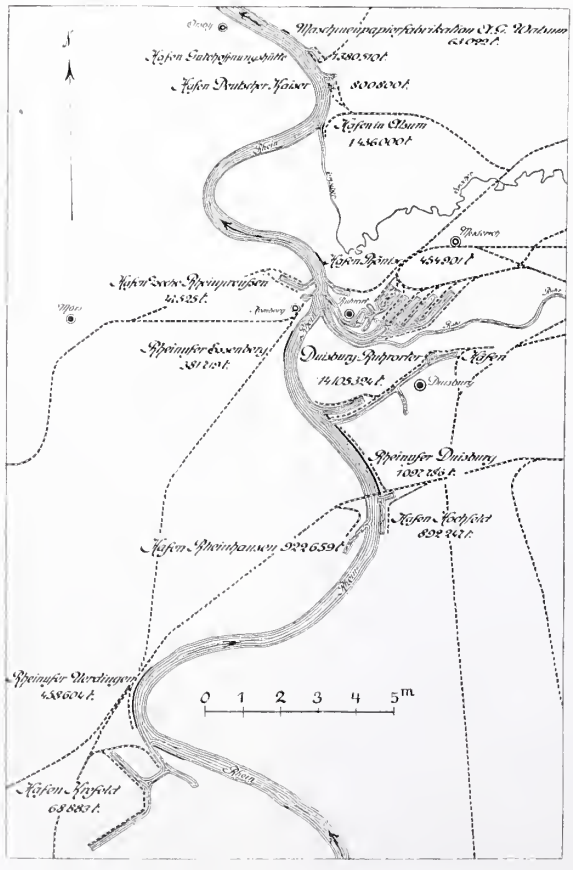


Abbildung 2. Plan von Ruhrort-Duisburg und der benachbarten Rheinhäfen mit Angabe der Verkehrsstärke.

ein unbedeutendes kleines Becken von etwa 1 ha Fläche in einer alten Ruhrschlenke. In diesem Jahre wurde dann der sogen. „Alte Hafen“ fertiggestellt, ein mit dem ersten Becken im Zusammenhang stehendes ringförmiges Hafenbecken mit einer vom Wasser rings umschlossenen Insel in der Mitte, das zusammen mit den alten Anlagen bei Mittelwasser der Ruhr 6,5 ha Wasserfläche, 1500 m Uferlänge und 6,5 ha Lagerplätze bot. 1837—42 folgte der Bau des Schleusenhafens, der mit dem alten Hafen durch einen Durchstich und außerdem noch unmittelbar mit der Ruhr durch eine Schleuse verbunden wurde. Die Hafenfläche war damit auf 11,7 ha angewachsen. Der Anschluß des Hafens an die Eisenbahn in der Mitte vorigen Jahrhunderts und die Schaffung einer Reihe größerer Industrie-Anlagen in der Umgebung von Ruhrort brachten ihm eine weitere bedeutende Verkehrssteigerung zu, sodaß 1860—68 eine erhebliche Erweiterung, die Anlage des Nord- und Südhafens, ausgeführt wurde, von hufeisenförmiger Gestalt, mit großer mittlerer Kaizunge und in unmittelbarer Verbindung mit dem Schleusenhafen. Gleichzeitig wurde die ursprüngliche Hafeneinfahrt durch Verlegung der Ruhr nach Süden und Herstellung einer die Hafeneinfahrt bis zum Rhein begrenzenden Mole umgestaltet. Die Hafenbecken besaßen nun schon eine Länge von zusammen 4,5 km, eine Wasserfläche von 29,3 ha und 17 ha Lagerfläche. Die letzte Erweiterung vor derjenigen, die wir hier beschreiben wollen, fand 1872—90 statt. Die damals bestehende Hafenanlage südlich umschließend und mit eigener Einfahrt vom Rhein her (wodurch eine nochmalige Verlegung der Ruhrmündung nach Süden bedingt wurde) wurde der Kaiserhafen mit 57 m Sohlenbreite hergestellt und der Hafen erhielt nun den schon eingangs erwähnten Umfang. Die sämtlichen Arbeiten wurden von der „Ruhrschiffahrts-

und Ruhrhafen-Verwaltung" aus den Mitteln des sogenannten „Ruhrschiffahrtsfonds" bestritten.

Fast ebensoweit reicht die Geschichte des jetzigen Duisburger Hafens zurück. Sie nimmt ihren Anfang mit der Gründung des „Rhein-Kanal-Aktien-Vereins" um 1826, der den später zum Außenhafen ausgebauten, vom Rhein abzweigenden Kanal bis zur Stadt anlegte mit einem rechtwinklig bei der Stadt abzweigenden Hafenarm. In den Jahren 1840—44 wurde nach Gründung einer neuen Gesellschaft, des „Ruhr-Kanal-Aktien-Vereins", der Rheinkanal um das jetzt als Innenhafen bezeichnete Stück verlängert und von dessen Ende abzweigend durch einen zweiten Kanal eine Verbindung mit der Ruhr hergestellt. Ende der 60er Jahre bis 1874 wurden dann die Hafenanlagen weiter ausgebaut; es fehlte den Gesellschaften aber an den ausreichenden Mitteln, um ihrer Aufgabe völlig gerecht zu werden. Im Jahre 1889 übernahm daher die Stadt Duisburg den Hafen und führte 1889—1893 mit einem Kostenaufwand von 4 Mill. M. die Erweiterung des Innen-Hafens und die Hafenbahnhof-Anlagen aus, und 1895 bis 1898 den unmittelbar vom Rhein abzweigenden neuen Parallelhafen, der in erster Linie dem Kohlen- und Erzverkehr dienen sollte, während die älteren Anlagen vorwiegend für den Holz- und Getreideverkehr, sowie die Ansiedlung industrieller Anlagen verschiedener Art bestimmt waren.

Vergleicht man mit dieser äußerlichen Entwicklung den Aufschwung des Verkehrs in den beiden Häfen von 1860—1905, so betrug 1860 in Ruhrort die Gesamtleistung der Ein- und Ausfuhr, von denen die letztere die erstere weit überwiegt, noch nicht 1 Mill. t; 1878 werden 2 Mill. t bereits überschritten, 1888 schon 3, 1889 über 4 Mill. t erreicht. Im Jahre 1899 überschreitet der Verkehr 6 Mill. t und 1903 wird mit 8,3 Mill. t der Höchstwert erreicht. Wirtschaftliche Verhältnisse und das Entstehen zahlreicher eigener Häfen für die großen industriellen Betriebe in der Nachbarschaft und in anderen Städten führen bis 1905 dann vorübergehend einen kleinen Rückgang bis 7,5 Mill. t herbei. Steinkohlen bilden den vorwiegenden Ausfuhrartikel, Eisenerz, Baumaterialien usw. den vorwiegenden Einfuhrartikel.

In Duisburg zeigt sich erst seit 1898 ebenfalls ein starkes Ueberwiegen des Ausfuhrverkehres. Der Gesamtverkehr betrug 1860 nur 540000 t, 1880 über 1, 1893 über 2, 1899 über 4 Mill. t. Im Jahre 1903 wurde mit etwa 6,3 Mill. t der Höchstwert erreicht; von da ab bleibt der Verkehr ziemlich beständig.

Es ist schon erwähnt, daß im Jahre 1906 die vereinigten Duisburg-Ruhrorter Häfen mit zusammen 13 65 Mill. t mehr als 1/3 des gesamten Verkehres der Rheinhäfen umfaßten. Wie sich das Verhältnis zu den benachbarten kleineren Häfen stellt, zeigt der Uebersichtsplan in Abbildung 2, dem die Verkehrszahlen beigeschrieben sind. Von dem Gesamtverkehr entfällt der Hauptanteil mit 8,36 Mill. t auf Steinkohlen, die dort von der Eisenbahn auf den Wasserweg übergehen. Umgekehrt besteht die vorwiegende Einfuhr zu Wasser aus Eisenerz und anderen Erzen mit zusammen 2,7 Mill. t, und 0,84 Mill. t Getreide.

Die bisherigen Erweiterungen, namentlich im Ruhrorter Hafen, waren dem Drängen des Verkehres z. T. recht langsam gefolgt, was namentlich beim Kaiserhafen zum Ausdruck kam, an welchem, entsprechend den aus dem Ruhrschiffahrtsfonds zur Verfügung stehenden Mitteln, nicht weniger als 18 Jahre gebaut wurde. Auf diesem Wege der stückweisen Erweiterung, die außerdem jedesmal die Umgestaltung der Hafen-Bahnhofsanlagen nötig machte, war aber dem neuzeitlichen, gesteigerten Verkehrsbedürfnisse nicht mehr zu entsprechen. Hier konnte eine Abhilfe auf längere Dauer nur durch einen großzügigen Erweiterungsplan geschaffen werden, für den die Mittel im Jahre 1902 durch eine aus dem Ruhrschiffahrtsfond zu verzinsende und zu tilgende Staatsanleihe bereit gestellt wurden. Wir haben die damalige Vorlage an den preußischen Landtag, die von diesem in vollem Umfang angenommen wurde, im Jahrgang 1902 S. 235 der „Deutschen Bauzeitung" besprochen. Wir drucken den damals beigegebenen Uebersichtsplan in Abbildung 3 noch einmal ab, weil aus ihm in besonders klarer Weise die Beziehungen der neuen Anlage zu der alten und die Größenverhältnisse hervorgehen. Der in größerem Maßstab dargestellte Plan (Abbildung 1) zeigt den ganzen Ruhrorter Hafen nach dem jetzigen Ausbau.

Die Erweiterung ist in so großem Maßstab angelegt, daß auf einen weiteren Ausbau des jetzt mit Ruhrort vereinigten Duisburger Hafens verzichtet werden konnte. Es wurden aber die Hochwasser-Schutzarbeiten ausgeführt, welche die Stadtgemeinde Duisburg mit einer bereits geplanten Hafenerweiterung hatte verbinden wollen. Es sind für diesen Zweck zu den Kosten von etwa 9 km Eindeichung, die der Stadt jetzt völligen Schutz gewährt, noch 1,25 Mill. M. (ohne Grunderwerb) ausgegeben worden.

Der neue Hafen besteht aus drei unter sich und zum nördlichen Teil des Kaiserhafens parallelen Becken von je etwa 1200 m Länge, 106 m Sohlenbreite und einer Tiefe von 5,6 m unter Mittelwasser, 3,9 m unter mittlerem Niedrigwasser, sodaß die Hafensohle noch 0,9 m

Aksum.

(Nach einem Vortrag des Hrn. Regierungs-Baumeisters Krencker im Architekten- und Ingenieur-Verein zu Düsseldorf.)

Im Auftrag Sr. Maj. des Deutschen Kaisers wurde im Winter 1905/1906 eine wissenschaftlich-archäologische Expedition nach Aksum entsandt, deren Ziel und Aufgabe die Erforschung der Altertümer und Denkmäler in Aksum, der alten heiligen Stadt der Aethiopier, deren Blütezeit in das erste bis vierte Jahrhundert nach Christus fällt, war.

Aksum liegt 2300 m hoch auf dem abessinischen Hochplateau am Nordrande des jetzigen Kaiserreiches von Abessinien, in der Provinz Tigre, auf 14 ° n. Br. Vier Stunden westlich davon liegt Adua, das bekannte Schlachtfeld, auf dem der Negus Menelik dem italienischen General Baratieri 1896 eine so schwere Niederlage bereitete. Zwei Tagereisen nördlich von Aksum bildet das tief eingeschnittene Mareb-Tal die politische Grenze zwischen Abessinien und der italienischen Kolonie Erythrea.

Adis Abeba, die Hauptstadt des Negus, liegt 40 Tagereisen weiter südlich in der Provinz Schoa; Asmara, die Hauptstadt der italienischen Kolonie, liegt nordöstlich von Aksum. Ebenfalls auf italienischem Gebiet, 8 Tagereisen von Aksum entfernt, liegt Adulis, die alte Hafenstadt des Aksumitischen Reiches am Roten Meer. Eine Reihe von Ruinenstätten zwischen beiden geben Zeugnis von dem früheren lebhaften Verkehr zwischen der alten Hauptstadt und der Küste.

Das abessinische Hochplateau fällt nach Osten hin steil zum roten Meer, nach Westen hin sinkt es in breiten Stufen zum Nil. Seine höchsten Berge steigen 4000 m über den Meeresspiegel. Die hohe gesunde Lage des Landes mit reichem Regen und fruchtbarem Boden, umgeben von fast unübersteigbaren Gebirgszügen, mit tiefen Talrissen und Abgründen, hat kriegerische Bewohner mit stolzem Nationalgefühl und großer Liebe zu den alten Ueberlieferungen erzeugt.

Ueber die älteste Geschichte des Landes ist wenig bekannt. Ein sicherer kultureller Zusammenhang im frühesten Altertum mit Aegypten ist nicht nachweisbar. Die sogenannten „Obelisken" (Stelen) in Aksum haben nichts von ägyptischer Bauart, sie sind aus einer viel späteren Zeit. Die alte Sprache und die alte Schrift in Abessinien sind semitischen Ursprunges. Denn Semiten waren es und zwar Kaufleute, die von Südarabien her in das abessinische Hochland eindrangen. Sie vermittelten den Handel der Produkte von Indien, Arabien und den Gewürzlanden Afrikas (dem Somaliland) mit Aegypten und der nördlicheren Kulturwelt Vorderasiens. Das aksumitische Reich ist also als eine sabäische Tochterkolonie, als ein selbständiger Handelsstaat aufzufassen. Aksum, der Sitz des Königs, war die Hauptstadt des afrikanischen Elfenbeinhandels.

Zusammenhänge des aksumitischen Reiches mit der alten Mittelmeerkultur sind erst aus dem ersten Jahrhundert nach Christus nachgewiesen. Dagegen führten Aksumiter-Könige kriegerische Unternehmungen über das Rote Meer hinweg nach Südarabien aus und machten sich dort zeitweise Teile des Landes tributpflichtig. Das Christentum dringt unter Konstantin dem Großen (306 bis 337 n. Chr.) in Abessinien ein. Als daher der Mönch Kosmas, der die älteste griechische Inschrift von einem jetzt leider nicht mehr vorhandenen weißen Marmorthron in der Hafenstadt Adulis abschrieb und überlieferte, das Land um 520 n. Chr. bereiste, fand er dort schon ein christliches Volk.

(Fortsetzung Seite 334.)

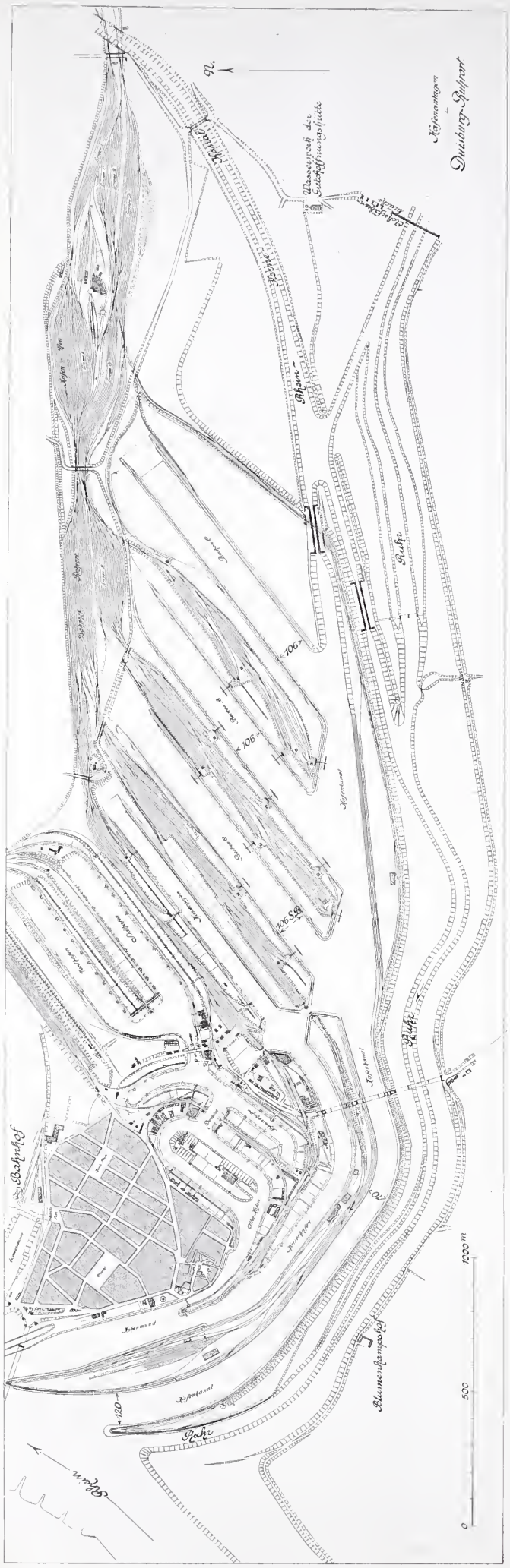


Abbildung 1. Gesamtplan des Hafens von Ruhrort nach dem 1908 vollendeten Ausbau.

unter der normalen Rheinsohle liegt. Für diese große Anlage mußte natürlich eine neue unmittelbare Verbindung mit dem Rhein durch einen 3,4 km langen Hafenkanal von gleicher Tiefe geschaffen werden, der sich, nur durch eine breite Mole getrennt, neben den Kaiserhafen legt, 70 m kleinste Sohlenbreite besitzt und sich vom Hafen aus auf 120 m erweitert. Dadurch war wiederum eine Verlegung der Ruhr nach Süden auf 2,6 km Länge bedingt. Gleichzeitig damit wurde eine durchgreifende Regulierung des Flußbettes zur besseren Hochwasser-Abführung vorgenommen.

Durch einen Durchstich nach dem Kaiserhafen gegenüber dem Durchstich von diesem zu dem Schleusen-Hafen wurde auch eine unmittelbare Verbindung der neuen mit den älteren Hafenanlagen erreicht, sodaß je nach Bedarf und Umständen die Zufahrt von zwei Seiten erfolgen kann. Am östlichen Ende des neuen Hafenkanales mündet außerdem mit einer Schleuse der zukünftige Rhein-Herne-Kanal ein, der mit einer zweiten Schleusen-Anlage aber auch mit der Ruhr und damit unmittelbar mit dem Rhein verbunden ist.

Gegen das Ruhr-Hochwasser ist das ganze Hafen-Gebiet durch eine Umdeichung geschützt, dagegen tritt das Rückstau-Hochwasser vom Rhein in den Hafen ein. Nur die Kohlenkipper nächst den zugehörigen Gleisdämmen liegen völlig hochwasserfrei; die auf 6 m über Mittelwasser liegenden Industrieplätze, die südöstlich vom Hafen geschaffen sind, werden nur ganz ausnahmsweise überflutet, dagegen werden bei höheren Anschwellungen die Lagerplätze und Umschlagsufer, die nur 4 m über Mittelwasser liegen, überschwemmt.

Zur Bedienung der Hafenanlagen ist nordöstlich von dem neuen Becken ein 2,5 km langer, bis zu 350 m breiter neuer Hafenbahnhof geschaffen worden, der die Bezeichnung Bahnhof „Ruhrort-Hafen-Neu“ erhalten hat. Er bedient außer den neuen Becken auch noch den Kaiserhafen, für den so günstigere Gleisanschlüsse geschaffen sind. Um auch die Gleise auf der Mole zwischen Kaiserhafen und Hafenkanal von hier aus bedienen zu können, wird der Durchstich, der hier geschaffen worden ist, von einer 2gleisigen Drehbrücke übersetzt. Der neue Hafenbahnhof steht nach Westen im Anschluß an die alten Hafenbahnhofs-Anlagen, im Osten durch zwei Linien (Ruhrort-Mülheim a. Rh. und Duisburg-Oberhausen) mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet in Verbindung. Die Kosten der Eisenbahn-Anlagen, auf denen täglich 5000 Wagen abgefertigt werden können, haben etwa 7 Mill. M. betragen.

Die Hafenanlagen werden gekreuzt von der Duisburg-Ruhrorter Straße, welche die Hauptverbindung der beiden Städte bildet und mit Brücken den Kaiserhafen und die Ruhr überschreitet. Unter gleichzeitiger Verschiebung dieses Straßenzuges nach Osten ist für die Ueberschreitung des Kaiserhafens, des Hafenkanales und der Ruhr eine ganz neue Brückenanlage von mehr als 500 m Länge geschaffen worden, die 14 m Breite erhalten hat. Kaiserhafen und Hafenkanal sind dabei mit einflügeligen Klappbrücken überdeckt, die Ruhr ist mit einer festen Brücke von 3 Oeffnungen überspannt. Mit Rampen ist der Anschluß von diesem Straßenzug an die Hafenanlagen bewirkt. Am östlichen Hafen-Ende überschreitet eine zweite 12 m breite Verbindungsstraße von Meiderich nach Duisburg das Hafengebiet. Am Nord-Ende des neuen Hafenbeckens ist von dieser Straße bis zum Kaiserhafen eine 10 m breite Verbindungsstraße hergestellt und ferner binnenseitig der Hafeneindeichung eine 6 m breite Ringstraße, welche die beiden vorgenannten Hauptstraßen miteinander verbindet. So ist das gesamte Hafengebiet in zweckmäßiger Weise an das Straßennetz angeschlossen. Die Kreuzung dieser Straßenzüge mit den verkehrsreichen Eisenbahnlinien ist durchweg schienenfrei hergestellt. —

(Fortsetzung folgt.)

Deckenkonstruktionen aus „plastischem Glas“.

Von Regierungsbaumeister Bohnsack in Halensee. (Hierzu eine Bildbeilage.)

Handelt es sich bei der Verglasung von Oberlichten nicht lediglich um die Erfüllung rein praktischer Zwecke, sondern gleichzeitig um Rücksichtnahme auf die architektonische und malerische Wirkung von Innenräumen, so stellen sich dem Architekten eine Reihe bisher selten überwundener Schwierigkeiten in den Weg. Im allgemeinen wird die durch den Raumzweck bedingte Lichtmenge für die Bemessung der Deckenöffnung in erster Linie maßgebend sein. Sie kann zur Inanspruchnahme eines großen Teiles der gesamten Grundrißfläche, zur äußersten Beschränkung aller konstruktiven Teile, sowie zur Verwendung dünnen, lichtdurchlässigen Glases führen. Was man aber bei einer der-

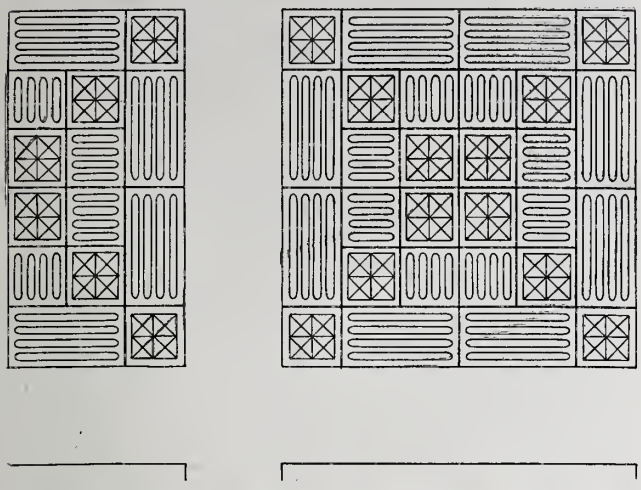


Abbildung 5. Decke im Haupt-Bahnhof Metz.

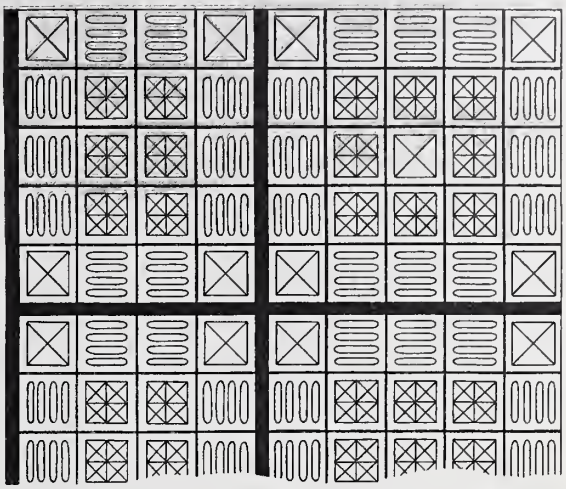


Abbildung 7. Decke des Luxemburger Haupt-Bahnhofes.

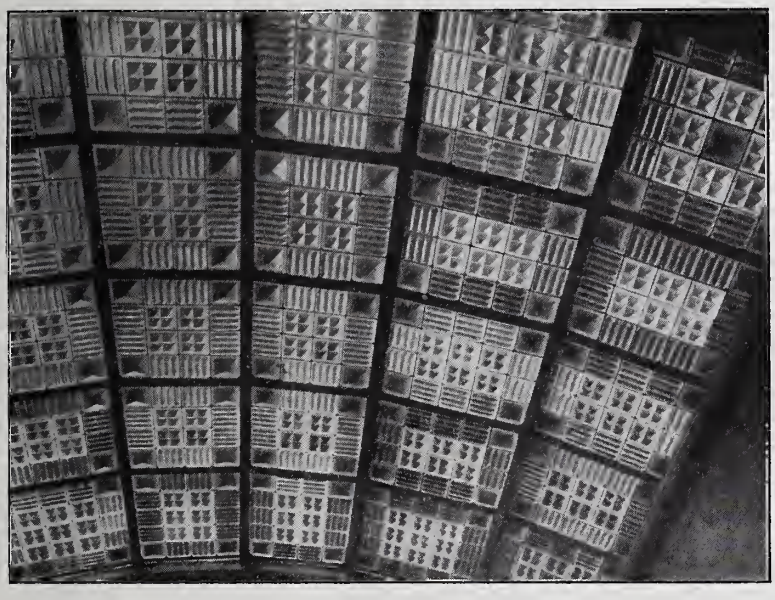


Abbildung 6. Decke im Luxemburger Haupt-Bahnhof nach der Wirklichkeit.

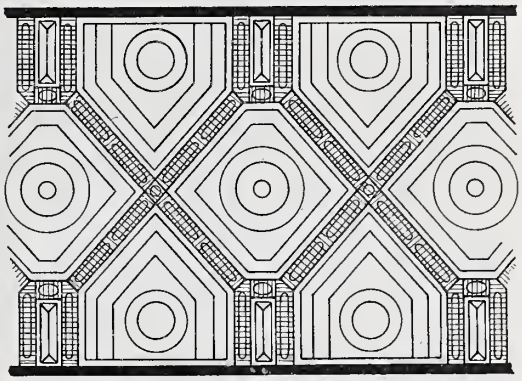
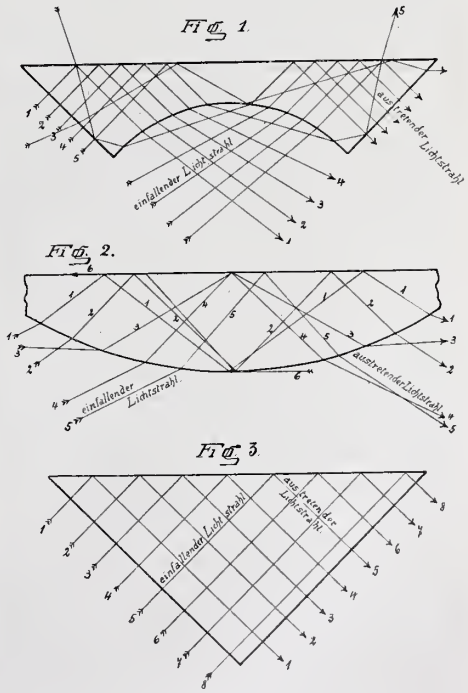


Abbildung 8. Decke im Warenhaus Tietz in Düsseldorf (vergleiche auch die Bildbeilage zu dieser Nummer).

Abbildung 4. Decke im Haupt-Bahnhof in Metz nach der Natur.



Optische Wirkungsweise der Glas-Prismen bezw. -Linsen.

artigen Anordnung so sehr vermißt, sind ein das Auge befriedigender Raumabschluß nach oben und eine hinreichende Dämpfung jener starken Kontraste, welche den konstruktiven Zusammenhang zwischen Wand und Decke, zwischen stofflich wirkenden Flächen und körperloser Lichtöffnung zerreißen und eine harmonische Farbenwirkung des Gesamtraumes überhaupt unmöglich machen. Hierüber helfen die bisher gebräuchlichen Verglasungsarten, seien es matte oder farbige, nur in beschränktem Maße hinweg, insofern mit ihrer Verwendung ein nicht unbeträchtlicher Lichtverlust verbunden ist, der zu einer weiteren Vergrößerung der Deckenöffnung zwingt. Gelingt es aber wirklich, zwischen dem Wunsche nach Lichtgewinn auf der einen und Lichtdämpfung auf der anderen Seite einen befriedigenden Ausgleich zu finden, so stellen sich neue Schwierigkeiten ein, sobald es sich um künstliche, also Abendbeleuchtung handelt, bei der das Auge — mehr noch als am Tage — den Eindruck räumlicher Abgeschlossenheit verlangt. Denn, da der größte Teil des inneren Lichtes durch das Glas hindurch tritt, so erscheint dieses dunkel und unkörperlich; vorhandene Farben verschwinden gänzlich oder verkehren sich in mißfarbene, milchige Töne, und die dürftigen Reflexe der Sprossen genügen bei weitem nicht, die Flächen in dem gewünschten Maße aufzuhellen. Selbst reich bemessene Beleuchtung kann diese Wirkung nicht aufheben.

Alle Versuche, diesem Uebelstande zu begegnen, kranken daran, daß sie die Tageswirkung wiederum beeinträchtigen. Das Einfügen reflektierender Flächen in die eigentliche Lichtöffnung in Form metallener Friese, Füllungen, Sprossenwerkes schwächt — so befriedigend das Aussehen auch sein mag — den Lichteinfall von außen bedeutend und ist, von den Kosten abgesehen, nur da verwendbar, wo dieser größer als der Bedarf oder nicht ausschlaggebend ist. Auf gleiche Stufe sind diejenigen Versuche zu stellen, welche die Glasfläche durch breite undurchsichtige Streifen oder Flächen kassettenartig zerteilen, wodurch die abendlichen Reflexwirkungen und der Eindruck des Raumabschlusses zwar erhöht, die Kontraste zwischen hell und dunkel innerhalb der Deckenfläche aber künstlich gesteigert und unschön verteilt werden.

Bei Berücksichtigung aller dieser Gesichtspunkte wird daher eine neue Glasart Beachtung finden müssen, welche, vom „Deutschen Luxfer-Prismen-Syndikat“ nach eigener Erfindung hergestellt, eine Lösung der genannten Schwierigkeiten verspricht. Es handelt sich um einseitig ebene, auf der anderen Seite plastisch gepreßte klare Glaskörper von beliebiger Farbe, welche durch elektrolytische Kupferfassung zu größeren Tafeln verbunden sind, und deren optische Wirkungsweise folgende ist:

Die von außen auftreffenden Lichtstrahlen werden durch die Prismen- beziehungsweise Linsen-Flächen des Reliefs (Abbildung 1—3) abgelenkt und teils konvergierend, teils divergierend in den Raum geleitet, wobei vollständige Reflexion durch vorsichtige Anordnung der brechenden Flächen ausgeschlossen ist. Ohne daß daher ein Lichtverlust entstände, wie es bei matten und farbigen Gläsern in der Natur der Sache liegt, erscheint auf der Raumseite ein aus hellen und dunklen Flächen zusammengesetztes, je nach dem Standort des Beschauers wechselndes Bild. Der Glaskörper ist „sichtbar“ und wird selbst bei Ausschluß aller Farbe „körperlich“ empfunden. Somit empfängt das Auge einen Teil jenes unübertrefflichen Reizes alter Glasgemälde, bei denen lichtdämpfende Farben und dunkles Sprossenwerk die angrenzenden Wandflächen fortsetzen, mit einander verbinden und dadurch den Raum begrenzen.

Diesen Vorzügen tritt die Wirkung bei künstlicher Beleuchtung gleichwertig zur Seite, denn es ist bei Betrachtung der Abbildungen 1—3 ohne weiteres verständlich, daß ein großer Teil der von innen auftreffenden Lichtstrahlen zurückgeworfen wird und auf diesem Wege nicht nur die allgemeine Helligkeit des Raumes vermehrt, sondern auch der Decke selbst ein lichtes, stofflich wirkendes, raumbegrenzendes Aussehen verleiht.

Die beigegebenen Abbildungen zeigen die hauptsächlichsten der nach dem beschriebenen Verfahren ausgeführten Decken und zwar die Abbildungen 4 und 5 die Oberlichte des Metzer, die Abbildungen 6 und 7 die des Luxemburger Hauptbahnhofes (Architekten: Brt. Jürgen Kröger bezw. Reg.-Bmstr. Jüsgen), während die Abbildung 8 und die Bildbeilage die gewölbte, vom verstorbenen Professor Olbrich entworfene Glasdecke des kürzlich eröffneten Tietz'schen Warenhauses in Düsseldorf darstellen. Letztere ist dem Verfasser dieses Aufsatzes aus eigener Anschauung bekannt. Diese Decke überspannt korbbogenförmig einen Raum von 12,10 m Lichtweite und 27,33 m Länge. Die Glasfläche wird in Abständen von rd. 80 cm durch ⊥-Sprossen, die parallel zur Bogenstirn verlaufen, geteilt. Zur richtigen Beurteilung der Abbildung auf der Bildbeilage ist zu bemerken, daß die Lichtkontraste innerhalb der einzelnen polygonalen Glaskörper und die belebenden Abstufungen des Lichtes, wie sie sich aus der Krümmung und der Flucht der Tonnenfläche ergeben, vom photographischen Apparat nur abgeschwächt wiedergegeben sind, während anderseits die gelblich getönten, in Abbildung 8 schraffierten Gläser unnatürlich dunkel erscheinen. Immerhin beweist das Bild, daß sich Wandarchitektur und Decke vorzüglich miteinander verbinden und daß jene gleichsam eine Fortsetzung in festem, tragfähigem, raumabschließenden Material erhalten hat. Es sei ferner darauf hingewiesen, daß die in der Nähe der Kämpfer sehr nahe herantretende äußere Dachkonstruktion dem Auge vollständig entzogen ist.

Alle drei Decken sind nach besonderen Entwürfen hergestellt worden. Da nun die optischen Vorgänge, besonders bei gewölbten Decken, nicht ganz einfache sind, und da infolge falscher Bemessung des Reliefs beträchtliche Lichtverluste entstehen können, so erfordert der Entwurf der einzelnen Glaskörper eine genaue Kenntnis aller dieser Vorgänge, die der Architekt nicht immer in der Lage ist, sich anzueignen. Seine Tätigkeit wird sich daher im allgemeinen darauf beschränken, die beabsichtigte Wirkung auf irgend eine

---

Im Mittelalter hörte Aksum auf, die Königsstadt zu sein, im Jahre 1526 wurde es von den vordringenden Scharen des Islam zerstört, die alte Hauptkirche wurde damals ein Raub der Flammen. Das weiter südlich am Tana-See gelegene Pondar trat an seine Stelle. Der Islam, der ganz Nordafrika überschwemmte, brandete aber vor dem freiheitliebenden kriegerischen Gebirgsvolk zurück. Abessinien blieb ein christliches Land; es wurde jedoch durch den Mohammedanismus von den christlichen Abendländern abgeschnitten, vergessen und war während des ganzen Mittelalters auf sich angewiesen; die Folge war ein Stillstand der Kultur. Trotzdem ist Aksum bis heute der Mittelpunkt der äthiopischen Christenheit geblieben, deren Abhängigkeit von der koptischen Kirche in Ornamentik und Malerei bis heutzutage großen byzantinischen Einfluß erkennen läßt. Durch diese Abgeschlossenheit und durch die Eigenart der Bevölkerung ist Aksum aber auch der Herd eines religiösen und nationalen Fanatismus geblieben, der von den etwa 1000 dort ansässigen Priestern und Mönchen unterhalten und geschürt wird.

Das Mißtrauen der Priester und Mönche gegen die Weissen hat die Arbeiten der Expedition sehr erschwert. Die Grabungen innerhalb ihrer Hütten trugen mit Schuld an einem Aufruhr, der sich gegen den Schluß ihrer Arbeiten gegen die Teilnehmer erhob und sie zum schleunigen Aufbruch aus Aksum veranlaßte. Die oben erwähnte älteste griechische Inschrift aus dem 1. Jahrhundert nach Christus befand sich auf einem Thron.

Die meisten weiter aufgefundenen Schrifttafeln, die Königstafeln, erzählen, daß der König als Siegeszeichen einen Thron errichtet habe. Diese Throne waren besonders merkwürdige Denkmale aus Stein. Der Expedition ist es gelungen, nachzuweisen, daß die Inschrifttafeln die Seitenwangen der Thronsessel waren, die im Freien errichtet wurden. Es waren Hoheits- und Herrschaftszeichen, auf denen sitzend die Könige öffentlich Gericht hielten. Aksum besitzt noch 26 solcher steinerner Sitze, 11 von ihnen stehen in einer Reihe.

Auf dreistufigem Unterbau erhebt sich über einer Standplatte der mit ihr aus einem Stück gearbeitete Sitz; in diesen sind Schlitze eingearbeitet, in denen die steinernen Rücklehnen und seitlich die Königstafeln saßen. Vor den Sitzen befinden sich Standspuren für Schemel. Weitere Standspuren für Pfeiler beweisen, daß die Throne meist mit einem Baldachin überdeckt waren. Der sogenannte Königsstuhl, auf dem bis heute die Kaiser Abessiniens gekrönt werden, besitzt noch 4 Eckpfeiler dieser Art.

Noch aus der heidnischen Zeit stammen wahrscheinlich die weithin berühmten großen Monolithe von Aksum, die Stelen, die als gewaltige Monumente für Verstorbene aufzufassen sind. Unter den vielen im Lande tragen nur zwei Stelen Inschriften, die eine ist sabäisch, die andere altäthiopisch. Diese beiden Stelen sind also sicher aus der vorchristlichen Zeit. Auch die Opferaltäre, die mehrfach am Fuße von Stelen vorhanden sind, weisen auf heidnische Sitten, auf den Totenkult hin.

Die Stelen, die von jeher auf alle Reisenden den Haupteindruck gemacht haben, zeigen sehr verschiedene Formen. Die Mehrzahl der erhaltenen Steine — es sind etwa 100 — sind mit den natürlichen Bruchflächen aufgerichtet, länglich nach oben zugespitzt. Die Höhe dieser einfachsten Steine schwankt zwischen 1,2 bis 4 m. Andere Stelen sind gradflächig behauen, haben länglich rechteckigen Grundriß, verjüngen sich geradlinig nach oben und sind oben abgerundet oder zugespitzt. Die größte Stele dieser Art ist 20 m lang.

Eine dritte Form ist die rechteckige Pfeilerform; ein Bruchstück einer solchen Stele trägt die eben genannte sabäische

Weise darzustellen und das übrige dem Fabrikanten anzuvertrauen. Diese vorbereitenden Arbeiten nehmen geraume Zeit in Anspruch und verteuern das Fabrikat. In dieser Erkenntnis bereitet das Deutsche Luxfer-Prismen-Syndikat die Herstellung einer Reihe von Glaselementen vor, welche hinsichtlich ihrer optischen Eigenschaften ein für allemal erprobt, sich zum Aneinanderreihen zu Friesen, Flächen, Vouten und — innerhalb gewisser Maßstabsforderungen — für die verschiedensten Grundrißformen und -Abmessungen eignen, ohne daß dem Wunsch nach einer dem Raum eigens angepaßten Komposition allzu enge Grenzen gezogen würden. Was die Kosten der drei abgebildeten Oberlichte anbelangt, so sind diese in Anbetracht der aufgewendeten beträchtlichen Glasmenge, der Kupferfassung und der zeitraubenden, unter dem Einfluß polarisierten Lichtes vor sich gehenden Prüfung eines jeden einzelnen Glaskörpers auf molekulare Spannungen vor der Hand naturgemäß nicht niedrige. So hat die Metzer Decke für 1 qm 55 M., die Luxemburger 58 M., die Düsseldorfer 65 M. ab Fabrik Weißensee gekostet. Es steht indeß zu erwarten und ist zu wünschen, daß sich diese Preise, zumal bei der Verwendung jener beschriebenen Glaselemente, ermäßigen und damit dem neuen Fabrikate ein Feld der Anwendung ermöglichen, das seinen künstlerischen Eigenschaften entspricht. —

Vereine.

70. Versammlung der Pfälzischen Kreisgesellschaft des bayerischen Architekten- und Ingenieurvereins. Für diese Versammlung mußten der Reichhaltigkeit des Programmes halber 2 Tage angesetzt werden. Am 5. Juni fand die Vereinssitzung in Neustadt a. H. statt, welcher auch Hr. Arch. Albert Hofmann, Redakteur der „Deutschen Bauzeitung“ in Berlin, als Gast beiwohnte. — Der Vorsitzende, Hr. Bezirksbmstr. Völcker-Landau, eröffnete die Sitzung um 3½ Uhr nachmittags. Nach Begrüßung der Versammlung erstattete er den Jahresbericht. Die Anzahl der Mitglieder, welche im Vorjahre 100 betrug, ist auf 95 zurückgegangen infolge Uebertrittes nach dem rechtsrheinischen Bayern versetzter Mitglieder zu den dortigen Kreisgesellschaften, während bisher von dort noch keine Ueberweisung nach der Pfalz versetzter Mitglieder an die Pfälzische Kreisgesellschaft stattgefunden hat. Die Rechnungsablage erfolgte durch den Vereins-Kassierer, Hrn. Arch. Hartung aus Landau. — Hr. Kreisbrt. Risser aus Speyer berichtete sodann über das in den letzten Jahren vielfach behandelte Thema der anzustrebenden erhöhten sozialen Stellung und erweiterten Berufstätigkeit der Techniker, sowohl bei den Staats- als auch bei den Gemeindeverwaltungen. Er erinnerte an die ausgezeichnete Denkschrift des Vorsitzenden des Hauptvereins, Hrn. Ing. Reverdy, in der gleichen Sache. Es müsse so weit kommen, daß bei gleicher Mittelschulbildung die Techniker mit den Juristen auch gleiche Rechte erhielten. Auch über das zukünftige neue bayerische Straßengesetz, welches besonders für die Bezirks- bezw. Distriktsbaumeister von weittragenden Folgen sein wird, gab derselbe seine Meinung kund, welche sich mit der der vorgenannten Beamten-Kategorie decke. Insbesondere erwähnte er, daß diese Beamten bei technischen Fragen neben den Juristen mitbestimmend sein sollten. In der sich anschließenden Aussprache betonte Hr. Bezirksbmstr. Lipps aus Ludwigshafen unter anderem, daß diese Sache von Seite der Bezirksbaumeister nicht persönlich, sondern nur sachlich behandelt werden dürfe. Die Distrikts-Techniker sollten technische und nicht juristische Vorgesetzte erhalten. Die Bezirksbaumeister stimmten mit den Ausführungen des Hrn. Risser überein. Hr. Völcker besprach darauf die heutige Stellung der Bezirksbaumeister. Dieselbe sei eine unwürdige gegenüber den Amtsvorständen. Es wurde beschlossen, einen Antrag in vorstehender Sache dem Vorstande des bayerischen Vereins vorzulegen.

Hr. Oberbauinsp. Seitz aus Ludwigshafen berichtete nun über den Stand bezw. Verkauf des von der Pfälz. Kreisgesellschaft herausgegebenen Werkes: „Die Baudenkmäler in der Pfalz“. Die Klichees sollen dem historischen Museum zur Aufbewahrung übergeben werden. — Ferner wurde nach längerer Aussprache beschlossen, zu dem Vereinsvermögen des Verbandes Deutsch. Arch. u. Ing.-Vereine einen einmaligen Beitrag von 500 M. abzuführen. Zum Schlusse erstattete Hr. Völcker Bericht über die Abgeordneten-Versammlung in Danzig. — Nach Schluß der Sitzung wurde ein Spaziergang in Neustadt a. H. unternommen, welcher verschiedene interessante Sehenswürdigkeiten bot. Darauf gemeinsames Abendessen, bei dem die Teilnehmer — besonders bei den gebotenen guten Weinen — ihre leibliche Befriedigung fanden.

Am 6. Juni fand der 2. Teil der Versammlung, welcher dem Vergnügen gewidmet war, in Landau statt. Im Zivil-Kasino hielt Hr. Arch. Albert Hofmann aus Berlin, der einem Ansuchen des Vereinsvorstandes in liebenswürdiger Weise entsprochen hatte, einen Vortrag über „Die Kunst im Garten“. Es war ein Vergnügen, den höchst interessanten Ausführungen des Vortragenden, welche durch zahlreiche Lichtbilder ergänzt wurden, zu folgen und gebührt Hrn. Hofmann der Dank des Vereins für seine uneigennützigen Bemühungen. — Vor und nach dem Vortrag wurden die von Landauer Architekten ausgestellten Pläne, Aquarelle usw. besichtigt und alsdann bei einem Spaziergang durch die Stadt die Besichtigung der im Bau sich befindlichen katholischen Kirche, sowie anderer interessanten Bauwerke vorgenommen. — Nach dem Mittagessen wurde um 4 Uhr mit Wagen ein Ausflug nach der Madenburg (der schönst gelegenen und höchst interessanten Burg der Pfalz) unternommen. Hiebei wurden die Ortschaften Wollmesheim, Ilbesheim und Eschbach besichtigt, welche sowohl durch ihre Gesamtanlage sich als Typen pfälzischer Bauerndörfer zeigen, als auch durch einzelne ältere Bauwerke das Interesse der Teilnehmer erregten. Der Aufenthalt auf der

---

Inschrift. Die Stele mit der altäthiopischen Inschrift trägt als besonderen Schmuck noch das Zeichen des Halbmondes mit der runden Scheibe und weist somit auf das Mutterland, Südarabien, hin.

Einzigartig ist eine Stele in Aksum; sie trägt in flachem Relief folgende Darstellung: Auf einem Pfeiler von eingeschnürter Form, dessen Basis vier Wulste im Profil zeigt, erhebt sich über zwei Voluten ein Holzbau, mit einer Tür oder einem Fenster und einem Dreiecksgiebel darüber. Der Stein ist 9,8 m lang. Der Dreiecksgiebel und die Voluten verraten hellenischen Einfluß; die Holzformen des Oberbaues sind dagegen besondere örtliche Eigentümlichkeiten. Am meisten Aufmerksamkeit verdient die Gruppe von Stelen, auf denen im Relief Stockwerke mit Türen und Fenstern in einer eigenartigen Holzbauweise aufgemeißelt sind. Es gibt deren noch 6 in Aksum; eine von ihnen, die 20 m hoch ist, steht noch aufrecht, gewissermaßen als Wahrzeichen von Aksum, neigt sich aber schon etwas — eine große Sykomore, die früher in ihrer Nähe stand, fehlt leider jetzt in dem schönen Landschaftsbilde. Die fünf anderen Stelen liegen in Sturzlage am Boden. Die Länge dieser Monolithe beträgt 15, 16, 19, 24 und 33 m. Der größte bisher bekannte Monolith, der Lateran-Obelisk in Rom, mißt 32,159 m. Unter der Stele von 33 m Länge in Aksum haben wir also den größten Stein der Welt zu erblicken, der jemals aufgerichtet wurde.

Zur Lösung der Frage, wie diese gewaltigen Stücke aufgerichtet wurden, konnte die Expedition leider keine Werkspuren entdecken. Dagegen ließ sich die Gründung genau beobachten. Die Stelen haben ein roh belassenes Fußende, das ohne besondere untere Auflagefläche im Boden stak. Eine sorgfältige feste Steinpackung in Lehmmörtel umgab den Fuß. Die Packung selber war auf allen vier Seiten wieder eingefaßt von großen bis zu 4 m langen Steinplatten, die sich mit ihrer ganzen Fläche gegen die sie umgebende Erde stemmten und so einen großen Widerstand boten. Der obere Abschluß der Stelen, die sich allseits geradlinig nach oben verjüngen, wird durch einen oben abgerundeten Kopf gebildet. In diesem Kopf befinden sich kreisrunde Vertiefungen mit Dübellöchern, in denen einst Bronzeschmuck gesessen hat. Wie dieser Schmuck war, konnte nicht ermittelt werden. Die aufgemeißelte Stockwerk-Architektur folgt in derselben Form mit je 6, 10, 11 ja 13 Stockwerken übereinander, stets dieselben Motive. Sie beweisen, wie gering die Phantasie der Künstler gewesen ist, die nur durch eine häufige Wiederholung eine Steigerung hervorrufen konnten.

Den Beweis nun, daß diese merkwürdigen Formen einem alten Holzstil entnommen sind, erbringen zwei alte Kirchen, welche die alte Ueberlieferung in der richtigen ursprünglichen konstruktiven Verbindung von Holz und Stein erstaunlich getreu bewahrt haben. Es sind dies die alte Kirche von Amara, der Hauptstadt der italienischen Kolonie, vor allem aber die altersgraue, prächtig erhaltene Kirche des auf 2600 m hoher, nach allen Seiten steil abfallenden Felskuppe gelegenen Klosters Debra Damo. Seit dem fünften Jahrhundert nach Christus ist dieses Kloster nicht anders zugänglich als durch ein etwa 16 m steil an einer Felswand herabhängendes heiliges Seil, das jeder Mönch, bevor er hinaufklettert, oder wenn es ihn glücklich herabgeführt hat, ehrfurchtsvoll küßt. Auf den anderen Seiten fällt der Fels bis zu 200 m steil ab. Dieser schützenden Unzugänglichkeit verdankt die alte Kirche in dem von Krieg, Raub und Feuer heimgesuchten Lande ihre vortreffliche Erhaltung. Als die Teilnehmer an der Expedition nach saurer Kletterei die ehrwürdigen Holzformen der Kirche zum erstenmal staunend erblickten, war ihnen die Formensprache der Stelen mit einem Schlage erklärt.

Madenburg mußte leider wegen der vorgeschrittenen Zeit abgekürzt werden und es konnte die geplante Heimfahrt längs dem Gebirge über Gleisweiler usw. nur teilweise stattfinden. Dennoch war der Genuß ein vollständiger und wird allen Teilnehmern in schöner Erinnerung bleiben. —

Vermischtes.

Ausstellung des künstlerischen Nachlasses von Hubert Stier. Die Abteilung für Baukunst der Technischen Hochschule in Hannover veranstaltet vom 20. Juni bis mit 4. Juli im Kunstverein Sophien-Straße 2 in Hannover eine Ausstellung des künstlerischen Nachlasses des Geheimen Baurates Prof. Hubert Stier. Die Ausstellung wird am 20. Juni, mittags 12 Uhr, eröffnet; mit der Eröffnung wird eine Gedächtnisfeier zu Ehren Stiers verbunden. —

Neubesetzung der Stadtratstelle für Tiefbau in Mannheim. In dieser Frage erhalten wir die nachstehende weitere Zuschrift, der wir, wenn sie sich z. T. auch mit der ersten deckt, doch noch Raum geben, weil sie die Gründe eingehender widerlegt, die gegen die Wahl eines Technikers zum Bürgermeister geltend gemacht werden: „Aus der in der letzten Nummer der „Deutschen Bauzeitung“ mitgeteilten interessanten Statistik geht hervor, daß nur verschwindend wenige größere Städte im Deutschen Reich den Technikern den Sitz im beratenden Kollegium vorenthalten. Umsomehr ist es jetzt Sache der Techniker, mit aller Energie auf eine Aenderung dieses Zustandes in diesen Städten hinzuwirken.

Karlsruhe und Mannheim hatten in den letzten Jahren Gelegenheit, den berechtigten Wunsch der Techniker zu erfüllen, ohne von dieser Gelegenheit Gebrauch zu machen, im Gegenteil, man wußte unter Anführung der verschiedensten Gründe die Wahl des Technikers mit Erfolg zu verhindern. Wichtig erscheint es, die Laienkollegien darüber aufzuklären, ob diese Gründe stichhaltig sind.

Man führte an, daß nur eine Bürgermeisterstelle zur Zeit zu besetzen sei und man doch nicht den einen Stadtbaurat dem anderen vorziehen könne. Wir glauben nicht, daß der Wunsch der Techniker hieran ernstlich scheitern kann, denn alle Techniker sind darüber einig, daß Sonderinteressen zurücktreten müssen, wenn das Ziel erreicht werden soll, zumal es sich in einem solchen Fall um eine vorübergehende Einrichtung handelt, denn die meisten großen Städte haben schon längst erkannt, daß es in ihrem eigensten Interesse liegt, wenn die Technik in den städtischen Kollegien erschöpfend vertreten ist.

Es wurde ferner die Wahl des Technikers in das Kollegium als finanziell schwierig hingestellt. Man führte aus, daß außer den technischen Bürgermeistern doch noch technische Amtsvorstände nötig seien, daß man die Stellen also doppelt besetzen müsse. Der beste Beweis, daß dies unrichtig ist, ist wohl der Hinweis auf die großen Städte wie Berlin, Dresden und alle übrigen großen norddeutschen Städte; dort sind die Stadtbauräte Mitglieder des Magistrates und stehen trotzdem mit Erfolg ihrem Amt vor. Was in Städten wie Berlin möglich ist, muß in Karlsruhe und Mannheim auch möglich sein. Die Tätigkeit der Stadtbauräte in vorgenannten Städten ist ja jetzt auch nicht eine rein technische, es muß, wie bei jedem Verwaltungszweig, manches von ihnen erledigt werden, was mit der Technik in gar keinem oder nur losem Zusammenhang steht und so wird es nach ihrer Wahl in das Kollegium auch sein.

Man hat ferner angeführt, man könne das wichtige Amt des Technikers nicht dem Zufall der Wahl aussetzen, die nur auf eine bestimmte Amtsperiode erfolgen könne, es könne sich ereignen, daß der Techniker mitten in der Ausführung wichtiger Aufgaben nicht wieder gewählt werde. Dem ist aber doch jedes Mitglied des Magistrates ausgesetzt, auch der Oberbürgermeister, und wichtiger ist das Amt des Technikers auch nicht. Jetzt ist der Zustand für die Städte jedenfalls weit ungünstiger, denn die Unzufriedenheit der Techniker in denjenigen Städten, die ihnen nicht Sitz im Kollegium einräumen, führt dazu, daß in diesen Städten ein weit häufigerer Wechsel in den leitenden Stellen stattfindet.

Daß die badische Städteordnung, wie früher stets behauptet wurde, dem Verlangen der Techniker an sich nicht entgegen steht, wurde bereits ausgeführt, und das Beispiel Pforzheim's beweist es.

Sache der Fachgenossen und zwar aller Fachgenossen, auch der österreichischen Kollegen, welche mangels deutscher Bewerber etwa in Frage kommen können bei Besetzung von Stadtbauratstellen, wie in Flensburg und Mannheim, ist es jetzt, einmütig zusammenzuhalten und die Uebernahme von leitenden Stellen ohne Sitz und Stimme im beschließenden Kollegium abzulehnen.

Man vertröste sich nicht mit einer Aenderung der Städteordnungen, denn wann die Städteordnungen von Schleswig-Holstein und Baden geändert werden und wie diese Aenderung ausfällt, weiß man jetzt noch nicht.“ —

Wettbewerbe.

Zum Wettbewerb für ein herrschaftliches Landhaus in Trier (vgl. No. 46) ist nachzutragen, daß 17 Entwürfe eingegangen waren. Hr. Arch. Fabricius in Cöln war zwar eingeladen, hatte sich aber nicht beteiligt. Bei den Ankäufen sind, während I. und III. Preis 1500 bzw. 750 M. betrugen, je 500 M. den Hrn. Arch. Reg.-Bmstr. Carl Moritz in Cöln und Franz Josef Kuhn in Trier, je 300 M. den Hrn. Arch. Karl Walter und Jakob Reiter in Trier zugefallen. —

Wettbewerb Stadttheater Riga. Von 52 Arbeiten kamen 18 in die engere, 6 in die engste Wahl. Den I. Preis von 500 Rbl. gewannen die Hrn. M. v. Ozmidoff und G. Eser in Riga bezw. Stuttgart; den II. Preis von 300 Rbl. gewann Hr. S. W. Beljajew in St. Petersburg; den III. Preis von 200 Rbl. Hr. Fr. Roith in Prag. Der Entwurf „Amphitheater“ wurde zum Ankauf empfohlen. —

Inhalt: Vom Ausbau des Hafens zu Duisburg-Ruhrort. — Deckenkonstruktionen aus „plastischem Glas.“ — Aksum. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Deckenkonstruktionen aus „plastischem Glas“.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

Namentlich die Wand der inneren Vorhalle zeigt bis ins kleinste die gleichen Bestandteile wie die übereinander getürmten Stockwerke der Stelen. Auf wagrechten hölzernen Langschwellen sitzen in etwa 60 cm Abstand Rundköpfe. Zwischen den Schwellen erscheint verputztes Bruchsteinmauerwerk. Zur Standsicherheit des minderwertigen Mauerwerks sind also in gewissen Abständen innen und außen Holzschwellen eingelegt; quer durch die Mauer gehende Holzanker verbinden diese Schwellen, auf denen sie eingekämmt sind. Die Köpfe der Anker heißen hier Affenköpfe. Ebenso deutlich ist hier die auf den Stelen dargestellte Holzbauweise der Türen und Fenster zu erkennen.

Bis in alle Einzelheiten kehren hier in Holz die Formen auf den Stelen wieder, z. B. auch der Zahnschnitt als Bekrönung der Tür, nebenbei bemerkt ein Hauptmotiv der Sabäer. Auch das Aeußere der Kirche läßt dieselben Formen erkennen; im Inneren der Kirche wird noch mehr von der altäthiopischen Bauart überliefert. Auf den Steinpfeilern des Mittelschiffes liegen Holzarchitrave, darüber die Schiffswand. Da bei den weiteren Ausgrabungen in Aksum, auf die wegen Zeitmangels der Vortragende leider nicht näher eingehen konnte, keine steinernen Gebälkformen gefunden wurden, kann von dem hier überlieferten Beispiel rückschließend behauptet werden, daß auch der Oberbau der alten aksumitischen Bauten der Hauptsache nach aus Holz bestand.

Die Verwendung von Holz im Mauerwerk und die Eigenart der Holztüren und Fenster hat sich dank dem zähen Festhalten an der Ueberlieferung bis in die neueste Zeit erhalten. Ein letztes Nachleben der Formenwelt der Stelen zeigt eine aus dem Fels gehauene Kirche in dem viel weiter südöstlich gelegenen Lalibala, die erst jetzt völlig verstanden werden kann. Die Zeit der Herstellung ist nicht sicher, der König gleichen Namens soll im zwölften Jahrhundert gelebt haben. Wie dem auch sei, man erkennt deutlich in ihr die Nachwirkung der alten, wenn auch zum Teil schon mißverstandenen Bauweise. Rein und echt sind die Formen der Fensterumrahmungen mit den eckigen Balkenköpfen. Die Vorsprünge der Wände wirken hier dagegen schon pilasterartig. Auch die wagrechten Streifen des Mauerwerks, und die tiefer liegenden Streifen für die Holzschwellen sind vorhanden. Das Ganze atmet nicht, wie der erste Beschreiber des Bauwerkes, der Franzose Raffray behauptet, ausländischen Einfluß, sondern ist vielmehr ein Nachklang der altäthiopischen Holzbauweise, also echt einheimisch. Die von der Expedition untersuchten und erschürften Ruinen alter Bauten haben eine Fülle des Materials ergeben, das zum Teil noch der wissenschaftlichen Bearbeitung bedarf.

Es sind unter diesen Bauten drei Gruppen zu unterscheiden: Die ältesten Bauten, reine Steinbauten, stammen noch von den Sabäern; die zweite Gruppe von Bauten gehört nach altäthiopischen Steinmetzzeichen der Zeit der alten Aksumiter-Könige an. Sie scheinen vorwiegend in der eben besprochenen Holzbauweise errichtet gewesen zu sein. Aus christlicher Zeit endlich wurde namentlich eine ältere Königs-Grabanlage erforscht.

Da die Spuren der ersten Kultur, wie aus den einleitenden geschichtlichen Angaben hervorgeht, vielfach nach Süd-Arabien hinüberweisen, dort aber noch Wenig archäologisch erforscht ist, so hat die Expedition wohl einen tieferen Einblick in die alten Baudenkmale des lang verschollenen Gebietes getan. Sie zeigt aber auch, wohin die kunstgeschichtliche Forschung noch weiter eindringen muß, um die fehlenden Verbindungsglieder zur geschlossenen Kette zu finden. —

HAUS ADOLF DIETLER IN FREIBURG IM BREISGAU. * ARCHITEKT: RUDOLF SCHMID IN FREIBURG. * ANSICHT DER HAUPTFASSADE. * * * * * * * * * * * * * * * * * * *

≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 50.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. Nº 50. BERLIN, DEN 23. JUNI 1909.

Das Haus Adolf Dietler in Freiburg i. Brg.

Architekt: Rudolf Schmid in Freiburg i. Brg. Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 339.

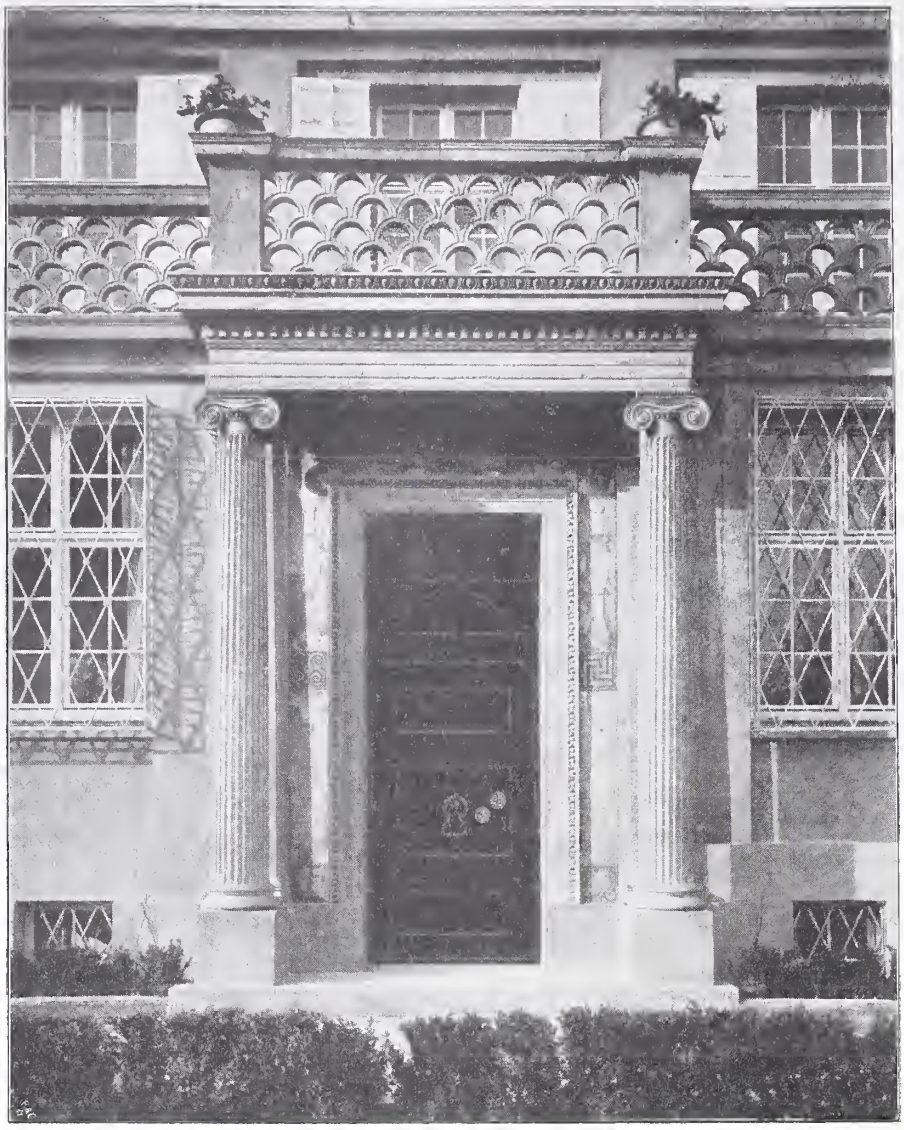
Das Haus Dietler wurde 1907 als Wohnhaus des Hofmöbel-Fabrikanten Adolf Dietler in Freiburg erbaut. Sicherer, abgeklärter Geschmack des Bauherrn und weitgehendes Entgegenkommen auf die Gedanken des Architekten haben die Aufgabe zu einer dankbaren und lohnenden gemacht.— Die Längsachse des Gebäudes ist ungefähr von Norden nach Süden gerichtet, sodaß die Straßenseite nach Norden liegt, während sich an die Rückseite (Südseite) ein großer architektonischer Garten anschließt, welcher wieder von großen Gärten der benachbarten Häuser rings umschlossen ist. Es war deshalb naheliegend, die am meisten benutzten Räume nach der Gartenseite zu legen.

Von dem reich ausgebildeten, durch einen von Säulen getragenen Balkon geschützten Haupt-Eingang betritt man den Eingangsflur, in welchem eine breite Marmortreppe zu den inneren Räumen hinaufführt. Durch einen Glasabschluß gelangt man in eine Halle mit seitlich angeordneter Garderobe. Hinter der Halle breitet sich das geräumige Vorzimmer aus. Dies ist der Mittelpunkt der Wohnräume, zugleich Repräsentations-Raum und als solcher besonders reich ausgestattet. Der Fußboden ist mit Marmor belegt, die Wände sind architektonisch gegliedert, einzelne Felder mit Spiegeln ausgelegt. Die drei bis zum Boden reichenden Fenster, vor denen auf Brüstungshöhe Eisengeländer angeordnet sind, haben innere Läden, auf deren Innenseiten durch Sprossen geteilte Spiegel sich befinden. Wie die Wände, so ist auch die Decke in rechtwinklige flache Felder mit ornamentierten Profilen eingeteilt. Die sorgfältig ausgewählten Möbel sind, wie auch in allen anderen Räumen, alte Originale.

An das Vorzimmer schließen sich das Damen- und das Herrenzimmer an, beide mit Ausgängen nach einer geräumigen Terrasse. Das Vorzimmer trennt diese beiden Räume von der Halle, wodurch eine ungestörte Behaglichkeit erreicht wird. An der Straßenseite, links und rechts des Einganges und von der Halle aus zugänglich, liegen das Kinderzimmer und das Eßzimmer. Die Küche mit Speisekammer ist von den Herrschafts-Räumen vollständig getrennt. Die Verbindung nach dem Eßzimmer erfolgt durch ei-

nen Vorplatz vor der Treppe. Hier befindet sich auch der Nebeneingang.

Das Obergeschoß enthält die Schlafzimmer und die Gastzimmer. Weitere Zimmer sind in dem vollständig geradwandigen Dachstock untergebracht.



Haupteingang.

Die Fassaden sind in rauhem Putz gehalten. Zu den Architekturteilen fand muschelkalkartiger, gelbgrauer Betonstein Verwendung. Einzelne architektonisch besonders wichtige Teile sind leicht bemalt und vergoldet, sämtliche Flächen durch Lasieren in farbige Uebereinstimmung gebracht. Das ruhige, nur durch 2 Kamin-Ausmündungen unterbrochene Dach ist mit gelb-roten Biberschwanz-Ziegeln gedeckt.

Für die Maria-Theresia-Straße, an welcher das Haus steht, ist baupolizeilich die „Bebauung mit Zwischenräumen und Vorgärten" vorgeschrieben. Die sonst übliche Form des eingefriedigten Vorgartens hätte die monumentale Wirkung des Hauses sehr beeinträchtigt. Es wurde deshalb die Einfriedigungslinie nur durch eine niedere Einfassung mit Buchs angeordnet und im Uebrigen die Vorgartenfläche als Vorfahrt mit Kleinpflaster belegt.

Links und rechts des Hauses führen Einfahrtstore an den Seiten des Hauses vorbei zu dem im Anschluß an die große Terrasse hinter dem Damen- und dem Herrenzimmer angeordneten architektonischen Hof.

Durch ein hohes Gitter getrennt von dem Hof, schließt sich ein architektonisch durchgebildeter Garten mit geschnittenen Baum-Alleen, Hecken, Orangenbäumen, Brunnen und Steinbänken an. Nebenliegend ist ein kleiner Staudengarten mit Blumen-Terrassen und geschnittenen Buchsbäumchen angelegt.

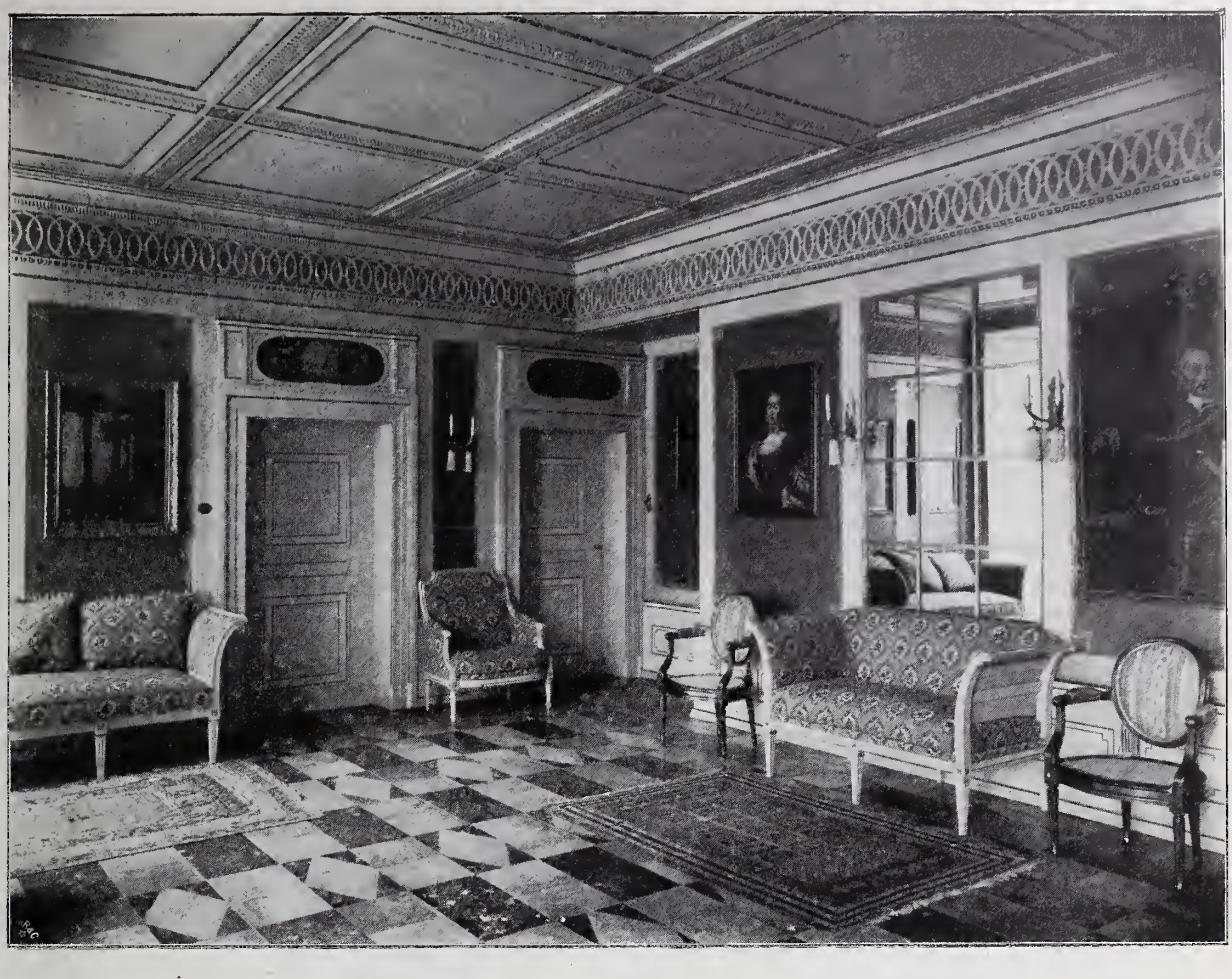
Zum Schluß sei noch bemerkt, daß fast alle Arbeiten zur dekorativen inneren Ausbildung des Hauses nach den Entwürfen des Architekten unter Mitarbeit des Bauherrn in den eigenen Werkstätten des letzteren ausgeführt wurden. —

Von der 50. Hauptversammlung des „Vereins Deutscher Ingenieure" in Wiesbaden.

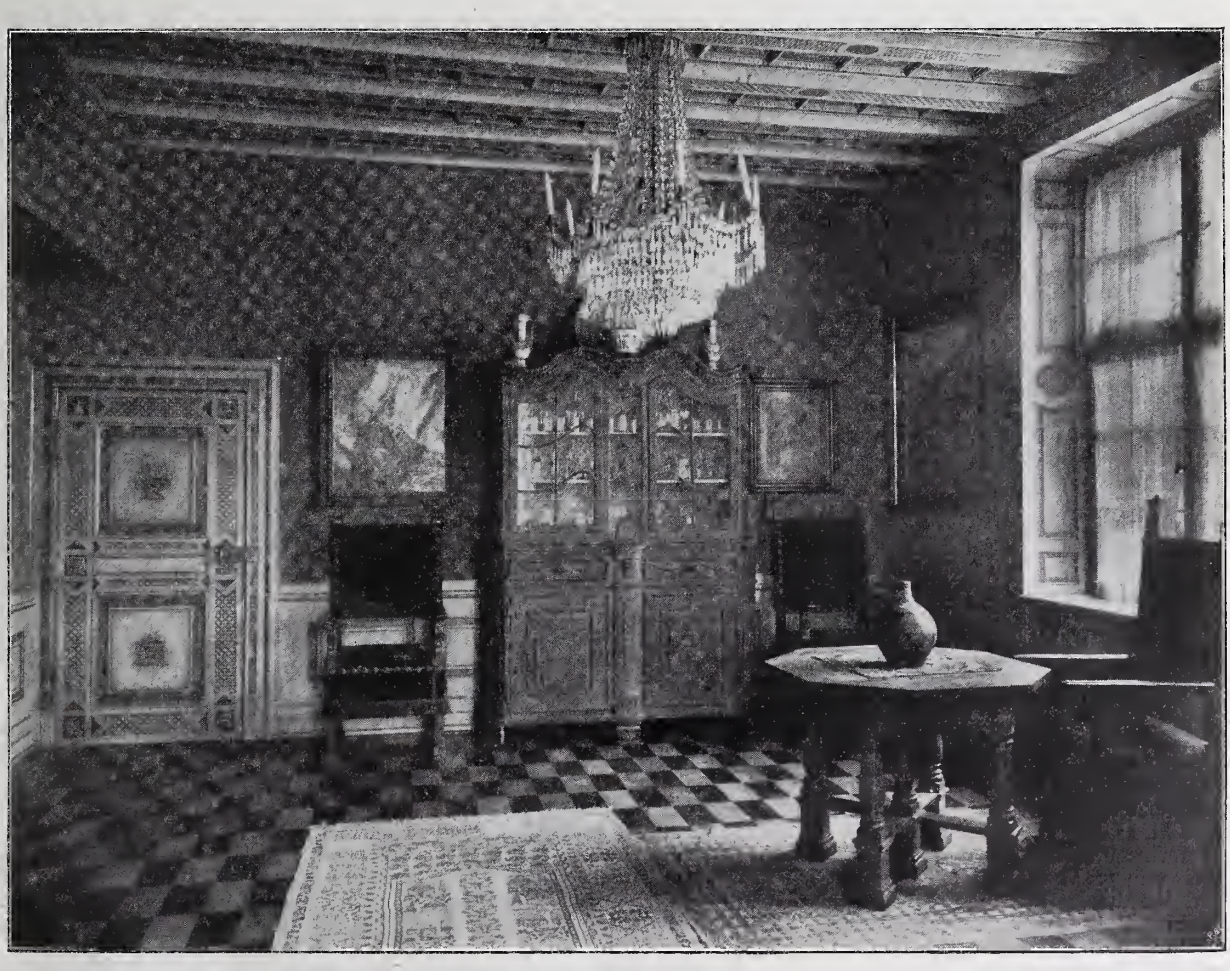
Im großen Saale des neuen Kurhauses in Wiesbaden wurde am Montag, den 14. d. M. die stark besuchte 50. Hauptversammlung des Vereins durch den stellvertretenden Vorsitzenden, Hrn. Bergwerksdir. Treutler aus Kohlscheid b. Aachen, durch Worte der Begrüßung an die Ehrengäste und Mitglieder eröffnet. Unter den ersteren sind die Vertreter der staatlichen und städtischen Behörden — Geh. Brt. Asch als Vertreter des Reg.-Präsidenten, der Präsident der Eisenbahndirektion Mainz, Michaelis, der Ob.-Bürgermstr. der Stadt Wiesbaden Dr. v. Ibell — der Vertreter der Handelskammer, der Technischen Hochschule zu Darmstadt, des „Verbandes Deutscher Arch.- und Ing.-Vereine, sowie anderer befreundeter Vereine zu erwähnen. In warmen Worten gedachte sodann der Vorsitzende des im Vorjahre verstorbenen Vereinsdirektors Dr.-Ing. Geh. Brt. Th. Peters und seiner Verdienste um die Entwicklung des Vereins, dessen Geschäfte er 27 Jahre lang geleitet hat. Schmerzlich sei es dem Verstorbenen gewesen, daß das Werk, an dem er mit ganzem Herzen hing, das groß angelegte „Techno-Lexikon", nicht zur Vollendung gelangt sei. Nach reiflicher Ueberlegung müsse der Vorstand auf Grund der sorgfältigen Prüfung der Angelegenheit durch einen Ausschuß vorschlagen, den Plan endgültig fallen zu lassen. Der Verein müsse sich mit dem Gedanken trösten, daß er im Interesse der Allgemeinheit Großes habe leisten wollen.

In langer Reihe folgten nun, wie üblich, die Begrüßungs-Reden, zunächst des Ob.-Bürgermstrs. von Wiesbaden, der den Verein herzlich willkommen hieß, des Rektors der Technischen Hochschule zu Darmstadt usw. Hieran schloß sich die Erstattung des Geschäftsberichtes für das verflossene Vereinsjahr durch den stellvertretenden Direktor des Vereins, Hrn. Reg.-Bmstr. a. D. Meyer. Wir entnehmen dem Bericht, daß die Zahl der Mitglieder am Schlusse des Jahres 1908 auf 22738 gestiegen war, also um 1024 im Laufe des Jahres zugenommen hatte. Sie hat anfangs April d. J. 23000 überschritten. Die Zahl der Bezirksvereine beträgt jetzt 47. Die Einnahmen überschritten i. J. 1908 die Ausgaben um fast 144000 M., das Vermögen ist auf über 1,3 Mill. M. angewachsen (ohne die in Höhe von 250000 M. in dem Verein gehörigen Grundstücken festgelegten Werte). Die „Zeitschrift" des Vereins erscheint jetzt in einer Auflage von 26900. Die als Beilage zur Zeitschrift gegebene neue Monatsschrift „Technik und Wirtschaft" hat sich günstig entwickelt und ist bereits in ihrem Umfang erheblich vergrößert worden. Ueber die Arbeiten des Vereins, über die sich der Geschäftsbericht verbreitet, wird im Zusammenhang mit den betreffenden Beratungen berichtet werden. —

Die höchste Auszeichnung, die der Verein für bedeutende technische Leistungen alljährlich verleiht, die „Grashof-Denkmünze", fiel in diesem Jahre dem auf dem Gebiete der Heizungstechnik wirkenden Ingenieur Dr.-Ing. Ernst Körting sen. in Körtingsdorf bei Hannover zu. Hieran schlossen sich Vorträge. Ueber das zeitgemäße Thema: „Die ästhetische Ausbildung von Ingenieurbauten", das auch schon den „Verband Deutscher Arch.- und Ing.-Vereine" beschäftigt und zur Herausgabe einer Denkschrift im Vorjahre veranlaßt hat, sprachen zwei Redner, zunächst ein Architekt, Geh. Reg.-Rat Dr.-Ing. Muthesius aus Berlin, und ein Ingenieur, Eisenbahn-Bauinsp. Dr.-Ing. Jordan aus Straßburg.



Ansicht der Halle.



Teilansicht aus dem Eßzimmer.

Das Haus Adolf Dietler in Freiburg i. Brg. Architekt: Rudolf Schmid in Freiburg i. Brg.

Hr. Muthesius führte etwa Folgendes aus: Die Geschichte der Formenentwicklung in architektonischen und technischen Gestaltungen zeigt, daß die richtige Form für einen auftauchenden neuen Gedanken stets erst nach Ablauf einer gewissen Entwicklung gefunden wird. Die Anfangsgestalt schließt sich der uns geläufigen Formenwelt an, auch wenn sich die Bedingungen grundsätzlich verändert haben. So waren die ersten Eisenbahnwagen auf Schienen gestellte Postkutschen, die ersten Gasbeleuchtungskörper nachgeahmte Kerzen, die ersten Automobile deichsellose Droschken. Solche Uebergangsstufen, gewissermaßen eine Metamorphose der Form darstellend, sind auch in der Ausbildung der Ingenieurbauten zu beobachten, die im 19. Jahrhundert als ganz neue bauliche Aufgaben auftraten. Auch auf diese wurden zunächst die altgewohnten Formen (antike Säulen, gotisches Maßwerk, Renaissanceschnörkel, ganze Architekturfassaden usw.) übertragen. Die Entwicklung hat jedoch dahin geführt, diese dem Wesen der Ingenieurbauten nicht entsprechenden Formen mehr und mehr abzustoßen. Dies ist bereits völlig geschehen im Maschinenbau, wo sich eine neue Formenwelt entwickelt hat, die dem Zweck entspricht, ohne auf Schönheit zu verzichten. Es ist noch nicht völlig geschehen bei Brückenbauten, Hallenkonstruktionen usw., bei denen noch heute vielfach versucht wird, bei der alten, auf anderen Voraussetzungen begründeten Architektur Anleihen zur angeblichen Verschönerung der Bauten zu machen. So ist es noch allgemein üblich, mit architektonischem Zierrat überdeckte Steinmasken vor leichte Eisen-Konstruktionen zu setzen, wodurch der Versuch unternommen wird, heterogene Bauteile miteinander zu verbinden, die nie eine Einheit bilden können.

Wie das Bestreben, die Ingenieurbauten in den Bereich künstlerischer Ausbildung zu ziehen, das ganze 19. Jahrhundert erfüllt hat, so ist neben den Versuchen ausübender Künstler, die sich aber meistens in der genannten Richtung abspielten, auch in der Literatur das Problem fleißig erörtert worden. Gottfried Semper hat schon in den 50er Jahren die Frage von der ästhetischen Seite untersucht und den seitdem sehr häufig angeführten Satz aufgestellt, daß von einem monumentalen Stil der Eisenkonstruktionen nicht die Rede sein könne, daß das Eisen vielmehr nur die Konstruktion beeinflussen könne, solange es unsichtbar in einem kompakten Material aufgehe. Die meisten Theoretiker haben sich diesem Standpunkt angeschlossen, indem sie gegen die selbständige Formentwicklung der Eisenbauten hauptsächlich anführten, daß das Eisen zu dünn sei, um einen räumlichen Eindruck zu schaffen und daß die Formeisen plastisch unbildbar seien und daher die nicht zu versinnbildlichende Funktion ausdrücken könnten. Man mag diese Einwürfe werten wie man will, die Entwicklung, die die Eisenbauten bisher genommen haben, hat den Theoretikern insofern Unrecht gegeben, als sich mit Macht eine dem Eisen eigentümliche Gestaltungswelt in den Bauten des Ingenieurs zeigt, die heute nicht nur als deutlich erkennbarer Typus vor aller Augen steht, sondern sogar dem Schönheitsempfinden der Menschen mehr und mehr zu entsprechen beginnt. Schon heute ist unser Unterscheidungsvermögen auch für Ingenieurbauten soweit entwickelt, daß wir gut wirkende von häßlich wirkenden Werken zu unterscheiden vermögen, so daß eine ästhetische Wertung der Ingenieurbauten bereits eingetreten ist. Es hat sich indessen gezeigt, daß die ästhetische Ausbildung der Ingenieurbauten aus dem inneren Wesen der Sache heraus und nicht durch Zutragen äußerlicher Verzierungsteile geschehen muß. Die wesentlichen Bildungsgesetze der Architektur, welche in Symmetrie, Rhythmus, Proportion und sinnfälligem Ausdruck der Funktion bestehen, können alle auch bei den Bauten des Ingenieurs in ihrem ursprünglichen Sinn angewendet werden. Unbedingt notwendig ist jedoch, daß Derjenige, der sie verwendet, auf der Basis des mathematischen Vorstellungsmateriales steht, von der aus allein der Triumph der Technik sich entwickelt hat. Denn es wäre ein nicht zu verstehender Rückschritt, die mathematische Denkungsweise zugunsten einer sogenannten ästhetischen Ausbildung der Ingenieurbauten wieder aufzugeben oder auch nur zu verdunkeln. Deshalb kann auch ein höherer Schönheitswert der Ingenieurbauten nur von Demjenigen erzielt werden, der den Bau von Anfang an konzipiert hat. Nur wer das mathematische Rüstzeug bis zur Vollendung beherrscht, ist in der Lage, Gestaltungen zu schaffen, die von der Sache nicht abirren. An den Ingenieur muß aber anderseits die Forderung gestellt werden, daß er, weil er allein die Möglichkeiten des sachgemäßen Bildens in der Hand hat, auch den Rücksichten der gefälligen Erscheinung gehörig Rechnung trägt. Diese Rücksichten der gefälligen Erscheinung müssen daher in der Erziehung des Ingenieurs betont werden, jedoch stets auf der Grundlage der heute im Ingenieurbau selbst schon vorliegenden Ergebnisse. Eine Zusammenstellung der künstlerisch maßgebenden Ingenieurbauten dieser Art wäre erwünscht. Da das Schönheitsempfinden dem menschlichen Geist ursprünglich und als nicht auszuschaltender Teil seiner geistigen Funktionen beigegeben ist, so muß jede menschliche Tätigkeit den Stempel der Schönheit tragen. Die Schönheit wird sich auch bei den Ingenieur-Bauten als natürlicher Teil ihres Wesens einstellen, wenn sie sich aus der heute noch nicht ganz überwundenen Uebergangsstufe zur vollen Selbständigkeit entwickelt haben. —

Der zweite Redner, Dr.-Ing. Jordan, ging auf das besondere Gebiet der Brücken und Eisenhallen näher ein. Nach einem kurzen Ueberblick über die geschichtliche Entwicklung der Balken- und Bogenbrücken wurden diejenigen Konstruktionsarten eiserner Brücken einander gegenübergestellt, die in den letzten Jahren am häufigsten in Wettbewerb getreten sind, nämlich der sogenannte Zweigelenkbogen mit Zugband einerseits und der Auslegerträger bezw. der durchgehende Träger anderseits. Der Redner äußerte den Wunsch, es möchten diese zuletzt genannten Trägerarten mehr als bisher in den Vordergrund treten, und machte an der Hand von Skizzen Vorschläge für die weitere Entwicklung der Formen dieser Träger in ästhetischer Beziehung. Im weiteren wurden die Hängebrücken, die steinernen Brücken einschließlich der Eisenbetonbauten, sowie die eisernen Bahnhofshallen in ihren wichtigsten Konstruktionstypen hinsichtlich der Gesamtwirkung an der Hand von Skizzen besprochen.

Das Ergebnis der Betrachtungen wurde in folgende Sätze zusammengefaßt:

1. Bei der ästhetischen Ausbildung von Ingenieurbauwerken ist die allgemeine Anordnung der Massen sowie die Führung der Umrißlinien und die Wahl der Verhältnisse der wichtigsten Abmessungen von grundlegender Bedeutung.

2. Aesthetisch wirkungsvolle Linienführungen erhält man durch einen möglichst starken Wechsel der Krümmungsverhältnisse derart, daß der Halbmesser der Krümmung an einzelnen Stellen groß, an anderen verhältnismäßig sehr klein gewählt wird unter stetigem, nicht sprungweise sich vollziehendem Wechsel. Je stärker die Krümmung an einer Stelle ist, um so stärker wird diese Stelle ästhetisch hervorgehoben.

3. Die grundlegenden Abmessungen des Gesamt-Entwurfes sind so zu wählen, daß sie in möglichst einfachen Zahlenverhältnissen zu einander stehen.

4. Den architektonischen Schmuckteilen sind tunlichst neuzeitliche Formen zu geben.

Bei dem Entwerfen von Ingenieurbauten spielt neben den zahlreichen rein sachlichen Erwägungen doch auch das persönliche Element eine nicht unbedeutende Rolle. Daraus erwächst für den Ingenieur die Forderung, neben seiner etwas einseitigen wissenschaftlich-technischen Hochschulbildung eine allgemein ästhetische und somit eine möglichst harmonische Gesamtbildung der ganzen Persönlichkeit anzustreben. Der Ingenieur ist der Vertreter seines Zeitalters κατ' ἐξοχήν. Und wenn wir Ingenieure mehr als bisher nach dem hier angedeuteten Ziele streben, dann wäre vielleicht auch die Lösung einer anderen Frage angebahnt, die zwar weniger an der Oberfläche liegt, aber doch einen nicht ganz kleinen Teil der Besten unseres Volkes zurzeit beschäftigt, nämlich die Frage nach einer einheitlichen, Verstand und Gemüt in gleicher Weise befriedigenden Weltanschauung.—

(Schluß folgt.)

Wettbewerbe.

In einem Ideenwettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau zweier Villen am Deutschen Ring in Cöln a. Rh., beschränkt auf die Architekten von Cöln, errangen je einen Preis von 1200 M. Hr. Arch. Georg Falk und die Rheinische Zweigniederlassung der Saalecker Werkstätten; je einen Preis von 750 M. die Hrn. K. Moritz, C. Schoene, Cl. Kotz und Recht & Bachmann. Angekauft wurden Entwürfe der Hrn. F. Krüger und F. Brantzky. Sämtliche Entwürfe sind bis mit 4. Juli im Kunstgewerbe-Museum in Cöln öffentlich ausgestellt. —

In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für ein neues Schulhaus in Oels sind 190 Arbeiten eingegangen. Den I. Preis von 1200 M. gewann Hr. Herm. Wahlich in Breslau; den II. Preis von 600 M. Hr. Fr. Tillmanns, den III. Preis von 300 M. Hr. Fr. Thelemann, beide in Berlin. Zum Ankauf wurden empfohlen Entwürfe der Hrn. Wahlich in Breslau und Köhler & Kranz in Charlottenburg. —

Inhalt: Das Haus Adolf Dietler in Freiburg i. Brg. — Von der 50. Hauptversammlung des „Vereins Deutscher Ingenieure" in Wiesbaden. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das Haus Adolf Dietler in Freiburg i. Brg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

RATHAUS IN AUGSBURG. * AUS: BAUKUNST UND DEKORATIVE SKULPTUR DER RENAISSANCE IN DEUTSCHLAND. HERAUSGEGEBEN VON JULIUS HOFFMANN IN STUTTGART. * VERLAG VON JULIUS HOFFMANN, STUTTGART. 1909.

DEUTSCHE BAUZEITUNG
** XLIII. JAHRGANG 1909 * No. 51. **

Abbildung 9. Doppelgleisige Eisenbahn-Drehbrücke im neuen Ruhrorter Hafen über den Durchstich zwischen Kaiserhafen und Hafenkanal.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 51. BERLIN, DEN 26. JUNI 1909.

Vom Ausbau des Hafens zu Duisburg-Ruhrort. (Fortsetzung aus No. 49.)

Bezüglich der Ausnutzung der Hafen- und Gleisanlagen sei noch Folgendes mitgeteilt: Dem Bahnhof „Ruhrort-Hafen-Neu“ werden die Züge von Osten zugeführt und zunächst in Gleisgruppe I aufgestellt. Eine Verschub-Lokomotive entnimmt sie von dort und verteilt mittels Ablaufberges die einzelnen Wagen in Gleisgruppe II auf 15 verschiedene Bezirke, die von ebenso vielen Hafen-Lokomotiven bedient werden. Die so nach Bezirken geordneten Züge werden sofort nach Gleisgruppe III übergeführt und von dort unter Benutzung der Gleisgruppen im Hafen den einzelnen Verwendungsstellen zugebracht. Die aus dem Hafengebiet zurückkehrenden Wagen werden in der Gleisgruppe A gesammelt, B nach Richtungen, C nach Stationen geordnet und in Gruppe D zur Abfahrt bereit gestellt. Ein großer Teil der Wagen bedarf jedoch überhaupt keiner besonderen Ordnung, sondern wird einfach, zu Zügen zusammengestellt, den Kohlenzechen und industriellen Anlagen wieder zugeführt. Infolgedessen ist der Bedarf an Rangiergleisen für die Abfahrt verhältnismäßig gering.

Die Ausnutzung der neuen Hafenanlagen erfolgt in der Weise, daß die Becken A und B ausschließlich dem Kohlenverkehr dienen und mit Kippern ausgerüstet sind, welche den Schiffen ganze Wagenladungen auf einmal zuführen. Von 11 Anlagen dieser Art sind zunächst 7 zur Ausführung gekommen. Außerdem dienen diese Becken auch dem Umschlagsverkehr der Kohle von den Lagerplätzen auf das Schiff und sie besitzen ferner 2 tiefliegende Ufergleise, von denen ebenfalls der Umschlag von Bahn zu Schiff erfolgen kann. Diesem Zweck dienen 52 Ladebühnen mit Schüttrinnen. Den Lagerplätzen wird die Kohle durch Absturzgleise zugeführt, die am Rande der hochliegenden Dämme der Kohlenkippergleise angeordnet sind. Dem Kohlenmagazin-Verkehr dient mit 12 Ladebühnen auch der größere Teil des nördlichen Ufers des Beckens C, während dieses im übrigen für den Holzverkehr bestimmt ist.

Die Anordnung der Gleise für die Bedienung der Kohlenkipper ist ebenfalls aus dem Hafenplan Abbildung 1 in No. 49 ersichtlich. Die Kipper sind mit Rücksicht auf die besonderen örtlichen und Wasserstands-Verhältnisse, sowie auf die mannigfache Bauart der die Kohlen herbeiführenden Eisenbahnwagen als Kopfkipper ausgebildet, bei deren Konstruktion die Rücksicht auf hohe Leistungsfähigkeit bei gleichzeitiger Schonung der Kohle maßgebend war. Zu jedem Kohlenkipper gehören 3—4 zum Ufer parallele Zuführungsgleise, auf denen die vollen Wagen mit Gefälle dem Kipper zulaufen. Die Gleise sind vor dem Kipper zu einer Drehscheibe zusammengezogen, die gleich mit einer Zentesimalwage verbunden ist, um an Zeit zu sparen. Es gehören ferner dazu 2 ebenfalls zum Ufer parallele Ablaufgleise, die ein entsprechendes Rückwärtsgefälle besitzen und ebenfalls am Kipper auf einer Drehscheibe zusammengezogen sind, an welche meist auch die Absturzgleise zur Bedienung der Lagerplätze anschließen. Von beiden Drehscheiben führen kurze Gleisstücke zu der senkrecht zum Ufer gerichteten Kipper-Brücke, auf der sie sich mittels Doppelbogenweiche zu einem Gleise vereinen. Auf diese Weise wurde erreicht, daß die Wege für volle und leere Wagen nur für ein ganz kurzes Stück zusammenfallen, sodaß das Umschlagsgeschäft mit möglichster Schnelligkeit vor sich gehen kann, der Kipper nach Entleerung eines Wagens sogleich wieder frei wird für den nächsten vollen Wagen. Um das Ladegeschäft an den Ufergleisen und von den Lagerplätzen nicht zu behindern, sind die Kipperbrücken soweit vorgezogen, daß unter ihnen, zwischen Ufer und Kipperpfeiler, noch ein Schiff liegen kann. Die Brücken haben infolgedessen eine freie Stützweite von 34 m erhalten. Sie liegen so hoch, daß unter ihnen über dem Ufer das erforderliche Lichtprofil für Eisenbahnen eingehalten ist und stützen sich auf einen 50 m langen, parallel zum Ufer stehenden Kipperpfeiler, auf dessen beiden Enden elektrische Spille zum Verholen der Kähne angeordnet sind. Auf die Konstruktion der Kipper selbst, die elektrisch betrieben werden, kann hier nicht näher eingegangen werden. Es sei nur erwähnt, daß sie mit einem Trichter ausgerüstet sind, der bis zu 70 t Kohle aufnehmen kann, unter der Kippbrücke aufgehängt ist, sich wagrecht vor- und zurück schie-

ben und dessen unteres Ende sich in lotrechtem Sinne auf- und ab bewegen läßt. Auf diese Weise sind eine möglichste Schonung der Kohle, gleichmäßiges Beladen der ganzen Schiffsbreite und außerdem ein gewisser Ausgleich erreicht, falls in der Kohlen-Zufuhr kleine Stockungen eintreten.

Der Hafenkanal dient an seinem südlichen Ufer, wo die Verhältnisse die Anordnung von Gleisen und Lagerplätzen nicht gestatten, dem Umschlags-Verkehr nicht, dagegen ist sein Nordufer diesem Verkehr gewidmet, und zwar einerseits für Kaufmannsgüter aller Art, anderseits der Einfuhr von Erzen und Holz, der Ausfuhr von Eisen und Schiffskohlen. Das Ufer ist mit Kranschienen und 3 Eisenbahngleisen ausgerüstet und hat eine 1731 m lange Ufermauer erhalten. Dem Umschlag von Schiffskohlen dienen auch die an den Rhein anschließenden Zungen der Dämme zwischen Ruhr- und Hafen-Kanal, sowie zwischen diesem und dem Kaiserhafen.

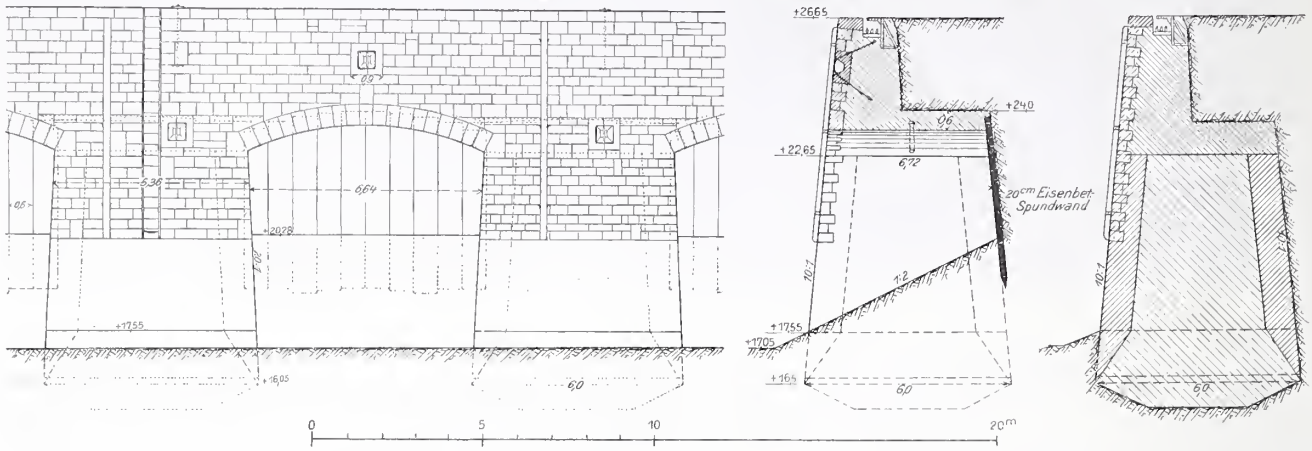


Abbildung 5. Kaimauer längs der Nordseite des Hafenkanales, auf Betonbrunnen gegründet.

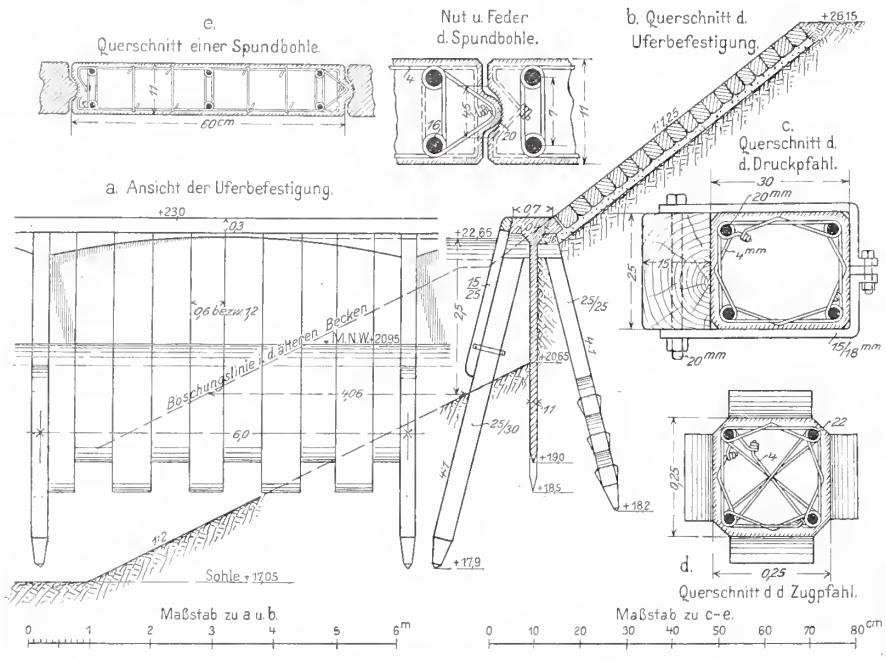


Abbildung 6. Uferschälung in Eisenbeton.

Die Konstruktion der vorerwähnten Ufermauer am Hafenkanal ist in Abbildung 5 dargestellt. Die Herstellung ist durchweg in Zement-Beton unter Verwendung des aus den neuen Hafenbecken gebaggerten Kiesmateriales erfolgt, jedoch sind die Ansichtsflächen mit Ruhrkohlensandstein verkleidet, die besonders beanspruchten Kanten usw. mit Basaltlava. Die Mauer ruht auf Brunnen, die in 12 m Abstand v. M. z. M. bis 1 m unter Hafensohle abgesenkt wurden, quadratischen Querschnitt von 6·6 m am Fuß, und, da der vordere und hintere Anlauf 10 : 1, der seitliche 20 : 1 beträgt, einen oberen rechteckigen Querschnitt von rd. 5,4 · 4,7 m besitzen. Die 6,6 m hohen Brunnen wurden an Ort und Stelle auf dem etwa bis Mittelwasserhöhe abgegrabenen Gelände in kräftigen Holzverschalungen eingestampft und unter Aushub des Bodens mittels Greifbaggers abgesenkt, und zwar in 2 Abschnitten der Höhe nach. Ueber die mit Beton ausgestampften Brunnen wurde dann ein Stampfbeton-Gewölbe gespannt und darauf der obere massive Mauerteil, wieder in Stampfbeton, hergestellt. Der Raum zwischen den Brunnen wurde mit 20 cm starken Eisenbeton-Spundwänden geschlossen, deren freigelegte Eisen am Kopfende in die genannten Gewölbe einbetoniert sind, sodaß eine innige Verbindung mit dem Mauerkörper hergestellt ist.

Soweit die übrigen Ufer nicht dem Umschlags-Verkehr dienen, sind sie unter Wasser nur mit Steinschüttung, über Wasser mit einer Steinpflasterung gedeckt, die sich auf eine Berme stützt. Mehr als 9,5 km Uferlänge sind dagegen durch eine eigenartige Bohlwerks-Konstruktion in Eisenbeton geschützt, die in der Abbildung 6 dargestellt ist. Gegenüber den älteren, einfach geböschten Ufern bietet diese Art der Uferbefestigung, abgesehen von ihrer Dauerhaftigkeit und geringen Unterhaltungskosten, den großen Vorzug, daß wesentlich an Raum gespart wird, daß die Schiffe dem Ufer sehr viel näher rücken können, sodaß das Umschlags-Geschäft sich vereinfacht und verbilligt. Wie aus der Abbildung ersichtlich, können die Schiffe bei dieser steileren Uferbefestigung um 4,06 m näher rücken.

Die Konstruktion besteht aus einer 11 cm starken Eisenbeton-Spundwand, die durch einen oberen Eisenbeton-Holm und durch Böcke aus Eisenbeton-Pfählen versteift ist. Diese Böcke sind in 6 m Entfernung angeordnet und bestehen aus einem nach vorn unter 4 : 1 geneigten Druckpfahl und einem nach hinten ebenfalls unter 4 : 1 geneigten Zugpfahl. Beide Pfähle haben rechteckigen Querschnitt erhalten, der Zugpfahl 25 · 25 cm, der Druckpfahl, der auch die Schiffstöße aufzunehmen hat, 25 · 30 cm. Er ist außerdem noch durch Reibhölzer, ebenso wie der Holm, gegen Anstoßen der Schiffe geschützt. Die Zugpfähle sind am unteren Ende mit nach unten abgeschrägten Ansätzen an allen 4 Seiten versehen, die den Widerstand gegen Ausziehen erhöhen. Der Holm liegt in bequemer Höhe für die Schiffer beim Vertauen der Kähne; er nimmt an einzelnen Stellen auch eine Laufschiene auf für einen Portal-Kran, dessen anderes Ende hinter der Kante der oberen Böschung ruht, die, mit Steinpflaster abgedeckt, sich gegen den Holm stützt.

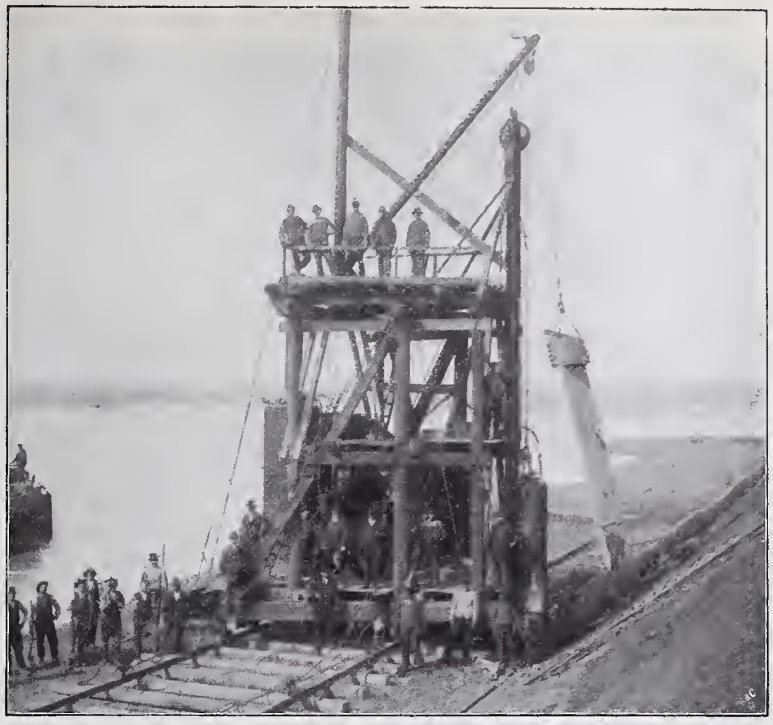
Die Einzelheiten der Armierung der Spundpfähle und Rammpfähle sind etwas verschieden durchgebildet, nachdem die Arbeiten nach der vorher festgestellten Grundform der Anordnung an 3 Unternehmerfirmen: Hofzimmermeister Th. Möbus, Charlottenburg,

A.-G. Grün & Bilfinger in Mannheim und A.-G. für Hoch- und Tiefbau in Frankfurt a. M. übertragen worden waren. Die Verschiedenheiten beziehen sich auf die Verbindung der Längseisen der Rammpfähle (durch schleifenartig die Eisen umfassende Drähte bezw. durch spiralig verdrehte Bandeisen), die Ausbildung der Spitze (durch Zusammenschweißen der 4 Längseisen mit einem kurzen Stab, bezw. durch Verbindung der Eisen mit gußeisernem Pfahlschuh), sowie durch die Ausbildung der Schneide bei den Spund-Pfählen. Die einfacheren Spitzenformen, wie sie Möbus anwendete, haben sich dabei als vollkommen ausreichend erwiesen; bezüglich der Querverbindungen der Längsstäbe war dagegen denen der Vorzug zu geben, mit denen sich ein völlig starres Eisengerippe herstellen läßt, das sich beim Stampfen in sich nicht verschieben kann. Dagegen hat sich auch hier gezeigt, daß die Rundeisenbügel für die Festigkeit des Betonpfahles günstiger waren als die Bügel aus Bandeisen. An Eisen enthalten die Zugpfähle 14,4 kg, die Druckpfähle 12,4 kg für 1 m, die Spundpfähle bei 60 cm Breite 13,2 kg für 1 m Länge. Als Betonmaterial wurde eine mit Maschinen hergestellte Mischung von 1 : 1,5 : 3,3 (Zement : Sand : Kies) für die Pfähle, von 1 : 1 : 2,5 für die Spundbohlen verwendet. Die Nutform für letztere wurde in der gezeichneten Form nach verschiedenen Versuchen als besonders zweckmäßig befunden. Die Breite der Bohlen war zumeist 60 cm, doch sind später solche bis 1,25 m mit gutem Erfolg eingerammt worden.

Die Bohlen und Pfähle wurden, abgesehen von Vorversuchen, liegend gestampft, nach 1—2 Wochen, je nach Witterung, entschalt, auf die Lagerplätze gebracht und nach höchstens 4, möglichst nach 8 Wochen Erhärtung verwendet. Das Einrammen erfolgte mittels direkt wirkender Dampframmen von Menck & Hambrock in Altona mit 1,3—4 t Bärgewicht. Um vom Wasserstand unabhängig zu sein, wurden von Möbus auch Versuche mit einem Rammgerüst gemacht, das seine Laufbahn in Höhe des oberen Geländes und entsprechend nach unten verlängerte Rammruten besaß (vergl. die Abbildung 7); es wurde dann aber doch vorgezogen, die Ramme in Höhe einer über Mittelwasser hergestellten Arbeits-Plattform aufzustellen (Abbildg. 8). Die Köpfe der einzurammenden Pfähle wurden in üblicher Weise durch elastische Zwischenmittel gegen den harten Schlag des Rammbären geschützt. Auch hier wählten die 3 Unternehmer verschiedene Ausführungsformen.

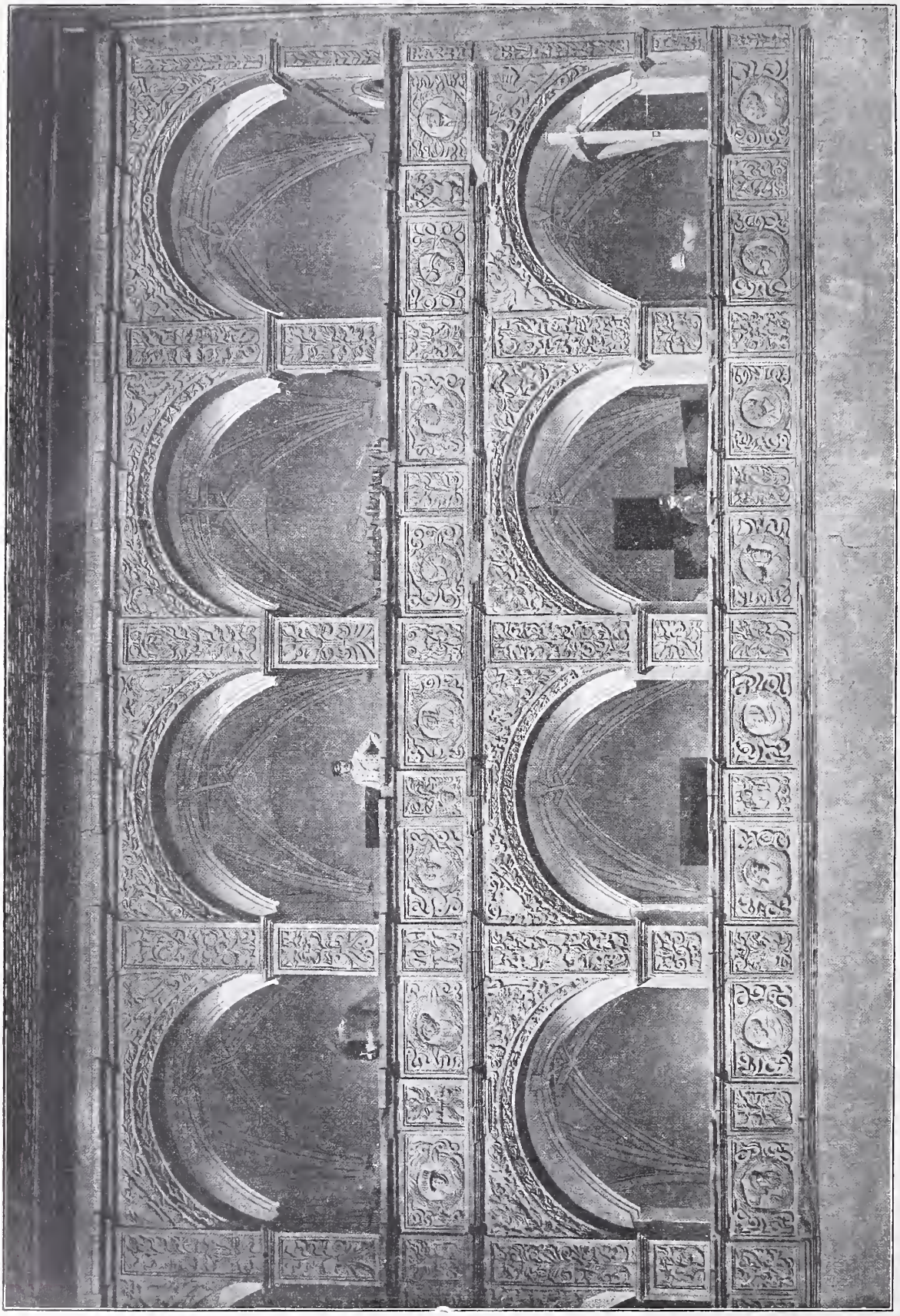
Nach Einrammung der Pfähle wurden die etwas zu hoch stehenden Pfahlköpfe abgeschlagen, die Eisen der Spundpfähle nach außen gebogen und mit denen der Pfahl-Böcke bezw. des Holmes fest verbunden, worauf die Einbetonierung des Holmes erfolgte. Die Kosten der Uferbefestigung stellten sich für 1 m auf rd. 156 M., wovon etwas über 128 M. auf die Eisenbeton-Konstruktion entfallen.

Die Brückenbauwerke, die durch die Umgestaltung der Hafenanlagen nötig wurden, sind schon kurz erwähnt. Sie sollen später etwas eingehender behandelt werden. Bezüglich der Gesamtanlage des Hafens sei hier noch vorausgeschickt, daß das ganze Hafengebiet an die Duisburger Wasserwerke angeschlossen ist, und zur Sicherheit auch noch Anschlüsse an die Wasserversorgungs-Anlagen benachbarter industrieller Werke erhalten hat. Elektrische Energie für die Beleuchtung und den Betrieb der Kohlenkipper, Krane, Dreh- und Klappbrücken wird aus der etwa 20 km entfernten Zentrale der „Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerke" entnommen. Der auf 10000 Volt gespannte Strom wird in einer Unterstation im Hafengebiet auf 5000 Volt herabgesetzt, so im Hafengebiet verteilt und dann auf die Gebrauchsspannung durch Umformer möglichst in Nähe der Verbrauchsstellen gebracht. — (Schluß folgt.)



Abbildungen 7 und 8. Rammen für die Herstellung des Bohlwerkes in Eisenbeton (Ausführung Möbus) mit Aufzugskran.

Baukunst und dekorative Skulptur der Renaissance in Deutschland. Herausgegeben von Julius Hoffmann. Mit einer Einleitung von Dr.-Ing. Paul Klopfer. Verlag von Julius Hoffmann. Stuttgart, 1909. Preis 25 M. (Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 347.)



TEIL DES „SCHOENEN HOFES" DER PLASSENBURG IN KULMBACH (1564—1569). * * AUS: BAUKUNST UND DEKORATIVE SKULPTUR DER RENAISSANCE IN DEUTSCHLAND. * * HERAUSGEGEBEN VON JULIUS HOFFMANN IN STUTTGART. * * VERLAG VON JULIUS HOFFMANN IN STUTTGART. * 1909.

Als ersten Band einer „Bauformen-Bibliothek" gibt Julius Hoffmann in Stuttgart in seinem Verlag einen Band „Baukunst und dekorative Skulptur der Renaissance in Deutschland" heraus, dessen Erscheinen in mehr als einer Hinsicht symptomatisch und ein Zeichen der Zeit ist. Der Buchhandel hat stets eine gewisse Witterung für die Bewegungen in der geistigen und künstlerischen Kultur eines Volkes gehabt, daher darf man auch das Erscheinen dieses Bandes als ein Anzeichen dafür auffassen, daß die Stilbewegung ihren Charakter verändert hat und aus der Richtung unbeschränkter Individualitätssucht wieder mehr zur Sachlichkeit zurückzukehren beginnt, um zu würdigen, was frühere Zeiten geschaffen haben und wie das Erbe im gleichen Sinne, wie es die vergangenen Zeiten mit dem ihnen überkommenen Erbe getan haben, in persönlicher Anteilnahme des Künstlers für neue Zwecke verwendet werden kann. Unser Werk gibt sich anspruchslos; es will kein Geschichtswerk über die Entwicklung der Kunst der Renaissance in Deutschland sein. Noch weniger will es den Versuch machen, den psy-

chologischen Regungen nachzugehen, die zur Umbildung der meist von Italien übernommenen Formen in deutschem Sinne geführt haben, obwohl ein solcher Versuch das ganze Interesse eines feinfühligen Forschers finden könnte. Die Abbildungen wollen vielmehr ohne Erklärer auf den Beschauer wirken, sie wollen alles das erzählen, „was bisher bei allen kunstgeschichtlichen und kunstgewerblichen Werken nicht erzählt worden ist“. Das Werk will den aufdringlichen Geschmacks-Vormund mit der Unfehlbarkeit seines Urteils, das schon so viel Unheil angerichtet hat, überflüssig machen. Der Künstler soll unmittelbar zum Künstler sprechen. Das ist auch ein Standpunkt und ein in vieler Beziehung neuer. Die Abbildungen „wollen all das lesen lassen, was bisher die Gelehrten allerhöchstens zwischen die Zeilen zu schreiben vermochten“. Meist ohne ihr eigenes Zutun. „Sie wollen einmal die Steine reden lassen. Das ist gewiß ein Weg, der deutschen Renaissance den häßlichen Beigeschmack zu nehmen, der ihr seit einem Menschenalter

LEIBNIZHAUS IN HANNOVER. 1652. ✲ ✲ AUS: BAUKUNST UND DEKORATIVE SKULPTUR DER RENAISSANCE IN DEUTSCHLAND. ✲ ✲ HERAUSGEGEBEN VON JULIUS HOFFMANN IN STUTTGART. ✲ ✲ VERLAG VON JULIUS HOFFMANN IN STUTTGART. 1909. ✲ ✲ ✲ ✲

anhaftet. Wer die herrlichen alten Bauten wieder und wieder betrachtet, bekommt eine Sprache zu hören, so voll Leben und Frische, so voll Kraft und Schönheit, daß er die deutsche Renaissance erkennen, sie lieben und verehren lernen wird." Diesem Ziel kommt die seltene Schönheit der zahlreichen Abbildungen trefflich entgegen. Es sind in den letzten Jahren nur ganz wenige Werke auf den Büchermarkt gelangt, die in so hohem Maße Wert auch auf die Erscheinung und Schönheit der Abbildung gelegt haben, wie das vorliegende Werk. Unter den guten Veröffentlichungen des deutschen Büchermarktes auf dem Gebiete der Kunst ist es daher eines der besten. Es begründet das nationale Kunstbewußtsein und weckt spannende Erwartung für die folgenden Bände. —

Zopf und Empire von der Wasserkante. Herausgegeben von Carl Zetzsche, Architekt in Berlin. 40 Tafeln mit Text. Stuttgart. Verlag von J. Engelhorn. Preis 24 M. —

Auf die Wasserkante ist der Inhalt dieses schönen Tafelwerkes beschränkt; man ahnt aus ihm, einen wie reichen Besitz dieses Gebiet gerade aus der Stilperiode der Wende des XVIII. und XIX. Jahrhunderts aufweist. Dieser Besitz ist für den Künstler besonders lehrreich, „weil neben den unverkennbaren Stammesunterschieden der einheimischen Bevölkerung alle Merkzeichen einer selbständigen Volks- oder besser Bauernkunst hineinverwebt sind, die noch unverkümmert aus eigener Kraft auch in den kleinen Städten fortwirkte und stilistische Formen und Regeln, die sie von außen empfing, unbefangen der altüberkommenen und handwerksmäßigen Ueberlieferung anpaßte oder aus Eigenem durchsetzte". Putzbau und Ziegelfugenbau gehen am selben Orte nebeneinander her, holländischer und dänischer Einfluß sind an mehreren Stellen zu erkennen. Aufnahmen aus Schleswig, Flensburg, Rendsburg, Husum, Tondern, Hadersleben, Mögestondern, Eutin, Neustadt, Heiligenhafen, Lübeck usw. sind der künstlerischen Beziehungen halber ergänzt durch Aufnahmen aus Dänemark. So ist auf den Lichtdrucktafeln viel schönes und charakteristisches Material zusammengetragen, viel Anregendes für eine schlichte, bürgerliche Baukunst, Vieles, das zeigt, auf welcher Höhe die damalige, unverbildete, auf gesunde Ueberlieferungen sich stützende Handwerkskunst wandelte. Ein Gewinn für die Besitzer der Blätter ist, daß ihr Schwerpunkt auf Einzelheiten gelegt ist. Aus manchem Werk läßt sich die zur Sentimentalität neigende Richtung der Zeit erkennen. —

Architektur von 1750—1850. Herausgegeben von Lambert & Stahl. Verlegt bei Ernst Wasmuth, Berlin. — 2 Serien zu je 100 Taf. Pr. der Lieferung von 20 Taf. 30 M.

Streckt das vorgenannte Werk seine Grenzen lediglich bis zum Ende des ersten französischen Kaiserreiches, so ziehen Lambert und Stahl die Grenzen für ihre Veröffentlichung schon 40 Jahre weiter, bis 1850, in eine Zeit, die wir im kunstwissenschaftlichen Sinne heute schon als geschichtliche betrachten, deren Werke jedoch nicht in dem Maße geschätzt werden, wie die Denkmäler aus früherer Zeit. Mit Recht klagen die Herausgeber darüber, wie schnell in unseren Städten und deren Umgebung die architektonischen Schöpfungen der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts und der ersten Hälfte des XIX. Jahrhunderts verschwinden. Kaum vergehe ein Jahr, ohne daß unheilbare Wunden an künstlerischen Städtebildern geschlagen werden. Und doch liegen uns die Schöpfungen unserer Väter und Großväter zeitlich am nächsten. „Da die Architektur des Zeitabschnittes, welcher uns hier beschäftigt, meistens von schlichtem Charakter ist und sich mehr durch Schönheit der Verhältnisse und klaren, kräftigen Umriß auszeichnet, als durch reiche Ornamentik, so wird ganz besonders rücksichtslos mit ihr umgegangen, und wir haben in den letzten Jahren von zahllosen Verwüstungen Kenntnis genommen, die ruhig, als etwas Selbstverständliches, ohne Protest von der Menge aufgenommen wurden. Hätte es sich um mittelalterliche oder Renaissance-Bauten gehandelt, so würde sich die öffentliche Meinung eher aufgeregt haben. — Wäre der Schaden größer gewesen? . . . Warum diese Verachtung für einfache und vornehme Werke, aus welchen unsere unruhige und protzige Zeit am meisten lernen könnte?" Diese Frage haben die Herausgeber im Jahre 1903, als die ersten Teile dieser Veröffentlichung erschienen, gestellt; inzwischen sind wir in der Schätzung dieser Werke doch wohl etwas weiter gekommen, unter anderem auch durch dankenswerte Veröffentlichungen, wie die in Rede stehende. Sie zeigen, welcher Segen daraus entsprang, daß damals der Künstler nur eine Formensprache zur Verfügung hatte. Dadurch war er vor der Versuchung bewahrt, „die Aufmerksamkeit des Publikums durch Absonderlichkeiten und unerwartete Kunstausdrücke zu fesseln". Es handelte sich vielmehr damals darum, „mit der zu Gebote stehenden, gut erlernten und von den Mitmenschen gut verstandenen Muttersprache sich möglichst vernünftig und schön auszudrücken. Darin lag der Stolz eines Baumeisters, bis es zur Mode wurde, für jede neue Rede einen neuen Dialekt zu ersinnen". Daher wollen die Herausgeber mit ihrer dankenswerten Veröffentlichung auf der einen Seite der Zerstörung der Werke dieser Zeit Einhalt tun. Anderseits wollen Sie anregen, daß an ihre Tradition zu neuem Kunstschaffen wieder angeknüpft wird. „Wenn man die Fülle herrlicher Baugedanken kennen lernen wird, welche diese Zeit mit Ruhe und Würde, ohne falsches Pathos, auszusprechen wußte, so zweifeln wir nicht daran, daß deren eingehende Betrachtung gerade für unsere Zeit von Nutzen sein muß." —

Vereine.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Düsseldorf. Der Verein nahm unter dem Vorsitz des Hrn. Geh. Brts. Landesbrts. Görz am 9. Okt. 1908 seine Versammlungen wieder auf. Es waren zu diesem Abend Einladungen erlassen an den „Bezirks-Verein Deutscher Ingenieure" und den „Naturwissenschaftlichen Verein". Die Beteiligung war eine sehr zahlreiche, einschließlich der Damen 170 Personen. Die Tagesordnung beschränkte sich nach einer Begrüßung der Gäste auf den mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag des Hrn. Reg.-Bmstr. Krencker über Aksum, den wir in No. 49 auszugsweise wiedergegeben haben. —

In der Versammlung am 28. Okt. 1908 gedachte der Vorsitzende zunächst mit warmen Worten des verstorbenen Ehrenmitgliedes des Vereins, Franz Deckers. Unter den Eingängen ist ein Schreiben des Reg.-Präsidenten zu erwähnen, das eine Antwort bildet auf das Anerbieten des Vereins zur Mitarbeit betr. die Durchführung des Gesetzes vom 15. Juli 1907 gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden. Der Hr. Reg.-Präsident bittet um die Nennung von Vereinsmitgliedern, die geneigt und geeignet sind, den Bürgermeistern bei dem Entwurf von Ortsstatuten usw. als Sachverständige zur Seite zu stehen. Es wird beschlossen, eine Liste solcher Sachverständigen aufzustellen und dem Reg.-Präsidenten mitzuteilen. Es sprach sodann Hr. Geh. Brt. Landesbrt. Görz über „Die bisherigen Ergebnisse der Teerungen auf den rheinischen Provinzial-Straßen bis zum Frühjahr 1908. Wir haben den Vortrag bereits in No. 37 zum Abdruck gebracht. —

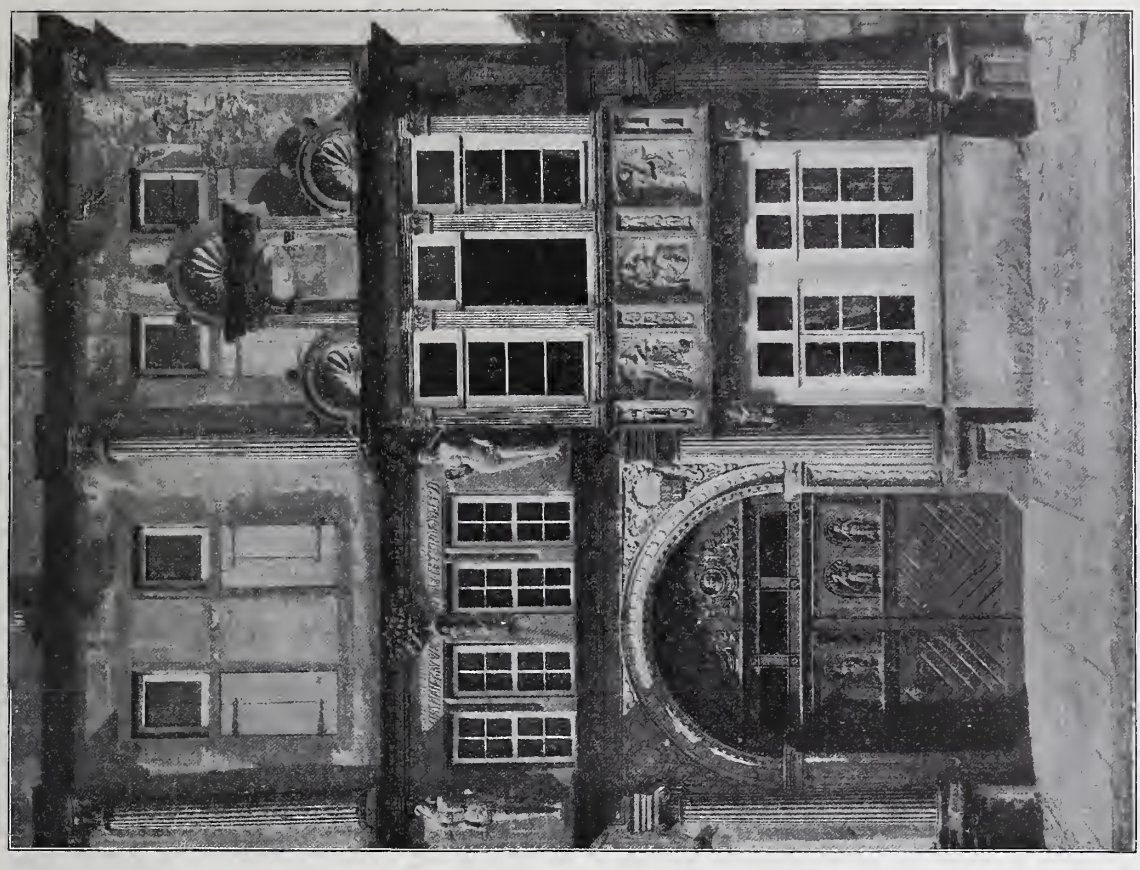
Versammlung am 19. Nov. 1908. In dieser Versammlung kam die schon oben erwähnte Liste von Sachverständigen zur Vorlage und Annahme und darauf berichtete Hr. Arch. Korn über die Abgeordneten- und Wander-Versammlung des Verbandes in Danzig. —

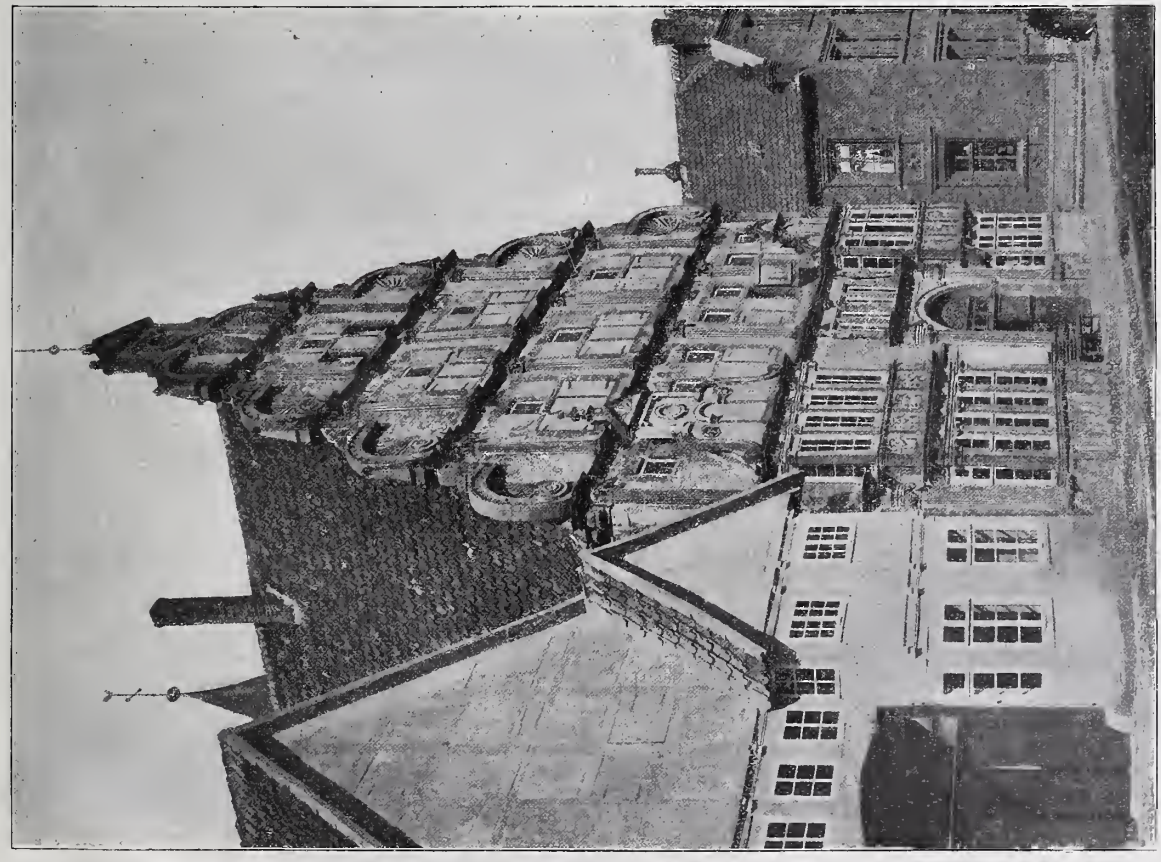
Versammlung am 2. Dez. 1908. Den Hauptgegenstand der Verhandlungen bildete die Besprechung der mit der neuen Düsseldorfer Baupolizeiordnung gemachten Erfahrungen. Hierzu lag ein eingehend begründeter schriftlicher Antrag des Hrn. Arch. Salzmann vor. Veranlassung zu der Besprechung gaben im übrigen verschiedene in der „Düsseldorfer Zeitung" erschienene Artikel über diese Frage. Es werden verschiedene Mängel der neuen Bauordnung angeführt, die namentlich die Herstellung von Einfamilienhäusern erschwere, die ferner dazu geführt habe, daß die bisher üblichen kleinsten Wohnungen von nur zwei Räumen nicht mehr ausgeführt würden, sodaß die Mieten der noch vorhandenen Wohnungen dieser Art sehr gestiegen seien usw. Es wird allseitig die Verbesserungsbedürftigkeit der Bauordnung anerkannt und ein elfgliedriger Ausschuß gewählt, der die Frage bearbeiten und dem Verein Vorschläge machen soll. Hr. Arch. Salzmann wird zum Vorsitzenden gewählt und als Mitglieder werden ernannt die Hrn. Arch. Klein, Bachmann, Fettweis, Hofmeister, Vehling, Schneider, Fuchs, Ganzlin, Scheu und Dr.-Ing. Mauthner. —

In der Versammlung am 16. Dez. 1908, zu der die Damen des Vereins und auch die Mitglieder des „Düsseldorfer Geschichtsvereins" geladen waren, hielt Hr. Arch. C. Krieger vor einer zahlreichen Versammlung einen von schönen Lichtbildern (nach eigenen Aufnahmen) begleiteten Vortrag über „Rothenburg ob der Tauber", der allgemeinen Beifall fand. Seitens des anwesenden Vorsitzenden des Geschichtsvereins wurde im Anschluß an diesen Vortrag an den Architekten-Verein die Bitte geknüpft, ihn in dem gerade jetzt so nötigen Bestreben zu unterstützen, die wenigen noch vorhandenen alten Düsseldorfer Baudenkmale zu pflegen und zu erhalten. —

Frankfurter Architekten- u. Ingenieur-Verein zu Frankfurt a. Main. Am 15. März sprach Hr. Wasserwerks-Dir. Scheelhaase über das Grundwasserwerk im Taunus-Vorgelände zu Hattersheim. Einleitend zeigt Redner, daß bei der Bevölkerungszunahme von 1899 bis 1909 um 50% eine Zunahme der Wasserlieferung von 65% erreicht worden ist. Zur Verfügung standen für den Tag und Kopf 230 l, die auf 250 anwuchsen. Die relative Leistungsfähigkeit ist indessen

heute wesentlich günstiger, weil die seit 1899 hinzugekommene Bevölkerung der Vororte sehr geringen Wasserbedarf hat. Die befriedigenden Ergebnisse der neu in Betrieb gesetzten Wasserwerke führten zur Fortsetzung der Wasserforschung im Taunus-Vorgelände und zwar konnte dabei nur die Gegend zwischen Hattersheim und Weilbach in Betracht kommen. — Die seit Oktober 1903 eingeleiteten Vorarbeiten ergaben das Vorhandensein eines Grundwasserstromes vom Taunus-Gelände nach dem Main mit einem Gefälle von 1 : 1000 in dem zu sichernden Fassungsgebiet in Höhe von 2,50 m über dem gestauten Main-Spiegel. Im Wassergewinnungs-Gebiet wurden 17 Brunnen im Abstand von 200 m angelegt, denen täglich 800 cbm Wasser entnommen werden. — Den Sommer-Arbeiten 1906 folgte 1907 der damals in der „Deutschen Bauzeitung" besprochene Dücker-Bau. Der 1908 vorgelegte Gesamt-Entwurf wurde unter Bewilligung der einschließl. Vorbereitung für den 2. Ausbau 6,5 Millionen betragenden Mittel genehmigt. Fassungsgebiet 2,8 km lang, i. M. 200 m breit; Erweiterung ist gesichert. Redner beschrieb dann die Feld-Meliorationen zur Sicherung der Sterilität, desgl. die Herstellung einer 2,25 km langen Zufahrtstraße an die Eisenbahn, endlich die geologi-





EXENBÜRGERMEISTERHAUS IN LEMGO. 1571. GESAMTANSICHT UND EINZELANSICHT DES RECHTEN UNTEREN FASSADENTEILES. * * * AUS: BAUKUNST UND DEKORATIVE SKULPTUR DER RENAISSANCE IN DEUTSCHLAND. * * * HERAUSGEGEBEN VON JULIUS HOFFMANN IN STUTTGART. * * * VERLAG VON JULIUS HOFFMANN IN STUTTGART. 1909. * * * * * * * * * *

schen Verhältnisse bei den Bohrungen, die Einzelheiten des Brunnenbaues und der Leitungen. Die Druckleitung hat 800 mm Durchmesser, die Brunnentiefe ist 60 m, der Filter liegt 12 m unter Oberfläche. Von Hinkelstein bis Hochbehälter der Sachsenhäuser Warte ist die Rohrweite 900 mm. Hattersheim erhielt 1907 ein kleines Sonder-Pumpwerk zu vorzeitiger Versorgung. Redner bespricht nun die Einführung in den genannten Hochbehälter, die an den Dücker angeschlossenen Leitungen im Hochwassergebiet, die Kreuzungen mit Eisenbahnen usw.

Beim Pumpwerk ist eine Dampfpumpen-Anlage mit Vorpumpen-System ausgeführt, das Vorbehandlung zwecks Kohlensäure-Beseitigung zur Rostverhütung gestattet. Die baulichen Anlagen, in Beton und Eisenbeton ausgeführt und spätere Erweiterung vorsehend, weisen einen Kohlenraum für 6 Monate, einen Maschinen- und Akkumulatorenraum, eine Maschinistenstube, einen Schlackentunnel und einen 43 m hohen, 1,5 m weiten Schornstein auf.

Von den rd. 6 Mill. M betragenden Kosten entfallen 1 Mill. M. auf Grunderwerb, 360000 M. auf Brunnen samt Entwässerung, 230000 M auf Saugleitung, 345000 M auf maschinelle Anlagen, 700000 M auf Gebäude, 150000 M. auf die Dücker-Anlage, 192000 M. auf die Druckleitung, 100000 M. auf die Zufahrtstraße, 165000 M. auf die Wasserversorgung von Gemeinden, der Rest auf Verschiedenes. Danach kommen auf 1 cbm Wasser frei Hochbehälter 10 bis 11 Pf., 2—3 Pf. mehr als seither. — Gerstner.

Vermischtes.

Ehrendoktoren. Aus Anlaß seines 25jährigen Professoren-Jubiläums hat die Technische Hochschule zu Danzig den Geheimen Regierungsrat Prof. Dr. Wilh. Seibt in Berlin zum Dr.-Ing. ehrenhalber ernannt. Die Auszeichnung ist begründet durch Verdienste um die Vervollkommnung der Wasserstandsbeobachtungen durch Regelung und Feststellung des Pegelwesens, um die einheitliche Durchführung des Fein-Nivellements an deutschen Strömen und Wasserstraßen, sowie um die Ausbildung der Hilfsmittel zur Aufzeichnung und Fernübertragung der Wasserstände. —

Zur Wertschätzung der Arbeit des Architekten entnehmen wir einen interessanten Beitrag den Verhandlungen der Stadtverordneten-Versammlung in Arnsberg vom 3. Juni d. J. Nach den Berichten der „Westfälischen Tageszeitung“ stand auf der Tagesordnung die Bewilligung von Mitteln zu Vorentwürfen für den Neubau eines Krankenhauses für 50—60 Betten. Der mit den Vorberatungen betraute Ausschuß veranschlagte die Kosten einschl. innerer Einrichtung auf 200000 M. Es sollten 4 Architekten zur Einreichung von Vorentwürfen aufgefordert und mit je 800 M. entschädigt werden. Während sich eine Minderheit für Ausschreibung eines allgemeinen Wettbewerbes mit Aussetzung von Preisen aussprach, hielt der Stadtverordnete v. Schenk es nicht für angebracht, „die Mode mitzumachen und solche Projekte zu bezahlen“. Wer Geschäfte machen wolle, müsse die Kosten der Aufstellung von Vorprojekten selber tragen, ein Risiko, das jeder Geschäftsmann, jeder Fabrikant habe. Zu Zeiten starker Bautätigkeit gingen die Architekten auf unbezahlte Bauprojekte vielleicht nicht ein, „aber jetzt, wo es schlecht gehe, dürften sie sich freuen, es auch unbezahlt zu machen“! Er schlage daher vor, sich an einen größeren Kreis von Architekten zu wenden, aber ohne Preise in Aussicht zu stellen. Und so wurde beschlossen! — Der Fall beweist aufs neue, wie wenig noch das Verständnis dafür, daß jede Arbeit ihres Lohnes wert ist, verbreitet ist; sie beweist aber auch, daß ihnen der Unterschied der rein geistigen oder künstlerischen Arbeit des Architekten und derjenigen des Unternehmers und Fabrikanten, der doch in erster Linie mit dem Unternehmergewinn rechnet, noch gar nicht klar geworden ist. Es ist hier noch viel an aufklärender Arbeit durch die Architekten-Verbände zu leisten. —

Wettbewerbe.

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Verwaltungsgebäude des „Bundes der Landwirte“ in Berlin. Das neue Gebäude soll auf dem gemeinsamen Hinterlande der zu diesem Zweck erworbenen Grundstücke Hafenplatz 2, Schöneberger Straße 8 und Dessauer Straße 26 in Verbindung mit einer Privatstraße zwischen Schöneberger- und Dessauer-Straße erbaut werden. Die Planung hat unter Anlehnung zu den bestehenden Vordergebäuden zu erfolgen, damit diese später für Verwaltungszwecke mitbenutzt werden können. Bei Erzielung möglichst heller Gänge und Geschäftsräume sind die Raumgruppen derart zu verteilen, daß Vorstand, Direktion und Repräsentation ihre Räume im Mittelteil des Gebäudes finden, während in den Seitenflügeln einerseits die Verwaltungsgebäude des Bundes, anderseits die der Verkaufsstelle und der angegliederten Organisationen, sowie der Kasse anzuordnen sind. Auf die praktische Anordnung aller den Verkehr vermittelnden Angelegenheiten ist besonders zu achten. Die äußere Gestaltung des Hauses ist in Ziegelfugen- oder Putzbau anzunehmen. Da der Verkehr zum Hause hauptsächlich von der Dessauer-Straße zu erwarten ist, so ist in Erwägung zu ziehen, ob bei der Ausbildung dieser Seite hierauf Rücksicht zu nehmen ist. Gesamte Baukosten 450000 M. Hauptzeichnungen 1:200. Es liegt in der Absicht des Bundes, den Verfasser eines mit einem der Preise ausgezeichneten Entwurfes für die Ausführung heranzuziehen. —

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau einer evangelischen Kirche in Neumünster erläßt der Kirchen-Vorstand unter den in Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck geborenen oder ansässigen Architekten evangelischen Bekenntnisses zum 15. Sept. 1909. Es sind 3 Preise von 1800, 1000 und 700 M. ausgesetzt, über deren Verteilung unter anderen beschließen die Hrn. Geh. Ob.-Brt. O. Hossfeld in Berlin, Prof. A. Vollmer in Lübeck, Arch. H. Groothoff in Hamburg und Stadtbrt Junglöw in Neumünster. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, wenn ein Entwurf eingereicht wird, oder wenn die Unterlagen innerhalb acht Tagen unbeschädigt zurückgesandt werden, durch das Kirchenbureau in Neumünster. —

In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für den Bau eines Technischen Museums in Wien liefen 24 Arbeiten ein. Unter ihnen erhielten einen Preis von je 5000 Kr. die Entwürfe der Hrn. Max Hegele, Rud. Krauß und Hans Schneider in Wien. Zum Ankauf für je 2500 Kr. wurden empfohlen die Entwürfe der Hrn. Prof. v. Ferstel und Ob.-Brt. v. Wielemans. —

Der Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau eines Reform-Realgymnasiums für Tempelhof bei Berlin war mit 116 Entwürfen beschickt. Den I. Preis gewannen die Professoren Reinhardt & Süssenguth, den II. Preis die Architekten Köhler & Kranz, sämtlich in Charlottenburg. Der III. Preis wurde Hrn. Herm. Sippel in Stuttgart zugesprochen. Die Entwürfe „Frohmut“ und „Schiller“ wurden zum Ankauf für je 500 M. empfohlen. —

Zu dem Wettbewerb betr. Vorschläge für die Bebauung einer neuen Straße in der Schwachhauser Vorstadt von Bremen, erwähnt auf S. 144 der „Deutsch. Bauztg.“, sind 16 Arbeiten eingegangen. Je einen I. Preis errangen die Entwürfe „Pfingsten“ der Hrn. H. Wagner in Gemeinschaft mit Lotz & Schacht, sowie „Gartenland“ der Hrn. H. Fitger und P. Thimister. II. Preise wurden zuerkannt den Arbeiten „Hans Sachs“ der Hrn. Heinz Stoffregen in Gemeinschaft mit A. Muesmann und „Sanduhr“ des Hrn. Boy Paysen. Je ein III. Preis wurde den Entwürfen „Drei Ringe“, Verfasser Boy Paysen in Gemeinschaft mit Curt Langer und „Nord, Süd...“ der Hrn. Hans und Heinr. Lassen verliehen. Angekauft wurden Entwürfe der Hrn. Stoffregen und Muesmann, sowie Meyerhuber, sämtlich in Bremen. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Bau von Ackerhöfen im Braunschweigischen sind 107 Arbeiten eingegangen, von welchen keiner der I. Preis zuerkannt werden konnte. Je ein II. Preis von 500 M. wurde den Entwürfen „Landmann“ des Hrn. Friedr. Maurer in Barmen und „Neuer Sinn, alte Form“ der Hrn Knoch & Kallmeyer in Halle a. S. zuerkannt. Je einen III. Preis von 400 M. gewannen die Entwürfe „Erst de Hof dann de Bur“ des Hrn. E. Petersen in Hannover und „Jung Jochen“ des Hrn. Peters in Stettin. Zum Ankauf wurden empfohlen die Entwürfe der Hrn. Overhoff in Gandersheim, Kawel in Holzminden, Sauerborn in Höxter und Steinmüller in Magdeburg. Eine lobende Erwähnung fanden der Entwurf eines Verfassers, der nicht genannt sein will, sowie der Entwurf des Hrn. Horn in Coblenz. —

Wettbewerb Großherzog Friedrich-Denkmal, Karlsruhe. Das inzwischen bekannt gegebene Preisgericht setzt sich aus Architekten und Bildhauern zusammen. Es besteht aus den Architekten Brt. Julius Gräbner in Dresden und Dir Wilh. Kreis in Düsseldorf, sowie aus den Bildhauern Prof. Ad. Brütt in Weimar, Prof. Ad. v. Hildebrand in München und Prof. Louis Tuaillon in Berlin. Als Ersatzleute sind in Aussicht genommen der Arch. Prof. Dr.-Ing. F. v. Thiersch und Bildhauer Prof. Jos. Floßmann in München. —

Wettbewerb des Rittergutes Rüdersdorf. Für den mit dem II. Preis ausgezeichneten Entwurf der Hrn. D. & K. Schulze in Dortmund ist Hr. Arch. Christ. Baumüller als Mitarbeiter zu nennen. —

Wettbewerb Rathaus Wittenau bei Berlin. In Ergänzung zu den entspr. Mitteilungen S. 188 sei erwähnt, daß der Verfasser des mit dem ausgesetzten Preise gekrönten Entwurfes, Hr. Arch. Fritz Beyer in Schöneberg bei Berlin, mit der Bearbeitung des Ausführungs-Entwurfes betraut wurde. Die Bausumme beträgt 400000 M. —

Inhalt: Vom Ausbau des Hafens zu Duisburg-Ruhrort. (Fortsetzung.) — Literatur. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Rathaus in Augsburg.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

DIE NEUE KATHOLISCHE PFARRKIRCHE FÜR SPANDAU. ARCH.: GEHEIMER REGIERUNGSRAT PROF. CHRISTOPH HEHL IN CHARLOTTENBURG. * ANSICHT DES CHORES NACH DER AUSMALUNG.*

DEUTSCHE BAUZEITUNG
XLIII. JAHRG. 1909
No. 52.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 52. BERLIN, DEN 30. JUNI 1909.

Die neue katholische Pfarr-Kirche für Spandau.

Arch.: Geh. Reg.-Rat Prof. Christoph Hehl in Charlottenburg.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abb. S. 352 u. 353.

Die Errichtung eines neuen geräumigen Gotteshauses für die katholische Gemeinde in Spandau war schon seit vielen Jahren ein Herzenswunsch der Katholiken von Spandau. Aber immer wieder stellten sich Schwierigkeiten entgegen, welche die Inangriffnahme des Bauwerkes von Jahr zu Jahr verschoben. Vielleicht ist dieses Hinausschieben für die kirchlichen Interessen nicht gerade vorteilhaft gewesen. Das aber steht fest: der Entwurf, nach welchem nunmehr das neue Gotteshaus erbaut wird, ist in den vielen Jahren des Aufschubes durch Umarbeitungen, durch die Wahl eines anderen Bauplatzes so durchgearbeitet und geläutert worden, daß seine Wiedergabe von Interesse sein wird.

Friedrich Wilhelm I. verbürgte den von ihm nach Spandau berufenen katholischen Gewehrarbeitern aus Lüttich freie Religionsübung unter Bereitstellung eines Gotteshauses und eines Predigers; der König errichtete die Gemeinde im Jahre 1721. Die Kirche wurde auf dem sogenannten „Plan“ bei der kgl. Gewehrfabrik erbaut. Unterhalt der Kirche, des Pfarrhauses und des Pfarrers bestritt der König. Diese Kirche wurde wegen des sumpfigen Geländes bald baufällig, sodaß im Jahre 1766 mit dem Bau eines neuen Gotteshauses begonnen wurde. Am 11. August 1766 legte der Dominikaner-Pater Nobertus Bockell, der von 1762—1767 hier als Pfarrer wirkte, den Grundstein „im Namen Seiner Königlichen Majestät“. Im Jahre 1848 wurden nach langjährigen Verhandlungen Kirche und

Pfarrei nach Spandau verlegt. In den Grundstein, der am 8. Sept. 1847 gelegt wurde, wurde eine 1/2 Zentner schwere Bleiplatte eingesenkt, in welche unter anderen folgende Worte eingraviert sind: „Dieser Stein wurde A. M. D. Gl. und B. M. V. H. als Grundstein zu dieser, von Sr. Majestät dem Könige Friedrich Wilhelm IV. erbetenen Kirche gesegnet und gelegt". Friedrich Wilhelm IV. bewilligte zum Bau 12950 Rthl. und den Ertrag einer Landeskollekte. Später bewilligte der König noch 2477 Rthl. 10 Gr., darunter 550 Rthl. für die dem Entwurf von Sr. Majestät selbst hinzugefügten und eigenhändig gezeichneten vier Ecktürmchen. Am 21. Nov. 1848 wurde diese neue, noch jetzt Behnitz 9 befindliche Kirche eingeweiht. So sind also die ersten drei Kirchen 1721, 1767 ganz und die Kirche vom Jahre 1848 fast ganz von für das Wohl der katholischen Untertanen landesväterlich besorgten Hohenzollernkönigen errichtet.

Die Gedanken, welche den Architekten bei der Ausarbeitung des hier veröffentlichten Entwurfes leiteten, waren folgende: Die erste Forderung einer Kirchen-Gemeinde, welche mit der Absicht umgeht, ein neues Gotteshaus zu bauen, ist gewöhnlich die, für möglichst wenig Geld sehr viel zu erreichen. Jedes Mitglied des Kirchenvorstandes, natürlich hierbei nur im Allgemeinen gesprochen, versucht in den Sitzungen, welche vor dem Vertrags-Abschluß mit dem Architekten abgehalten werden, seinen Einfluß auf möglichste Verminderung der Baukosten, hauptsächlich was den Titel Insgemein anlangt, geltend zu machen, dabei aber stets seine Wünsche in bezug auf Plangestaltung und Ausführung möglichst zur Geltung zu bringen. Dabei heißt es dann meist: der Bau muß unbedingt an dem und dem Tage fertiggestellt sein; die Bauzeit ist in diesem Falle stets sehr kurz bemessen. Jedoch die Hauptsache ist und bleibt: billig und möglichst viele Plätze für die Gemeinde, und zwar so angeordnet, daß Jeder den Altar und die Kanzel sehen kann. Um dieser Forderung des Kirchenvorstandes nach Möglichkeit entsprechen zu können, war der Erbauer schon seit Jahren daran, sich durch statistische Nachweisungen zu vergewissern, welche Kirchen-Anlage diesen Forderungen am meisten entspräche, und kam dabei zu dem Ergebnis, daß die Zentralanlage diesem Ziel am nächsten käme.

Bei eingehenden Studien der Zentralanlagen in Italien, soweit ihre Entstehungszeit in die römische Zeit fällt, fesselten den Architekten stets in Rom die Reste des Tempels der Minerva medica. Monumental noch in ihrem Verfall, müssen dieselben auf jeden Beschauer einen gewaltigen Eindruck machen. Es war daher für den Erbauer schon lange ein unablässig gehegter Wunsch, die Anlage dieses gewaltigen Tempels, wenn auch in kleinerem Maßstab, für die moderne Gotteshausanlage vorbildlich verwerten zu können. Die in den letzten Jahrzehnten erfolgten Untersuchungen mittelalterlicher Kultusgebäude lassen erkennen, daß man auch in der romanischen Zeit versucht hat, den Zentralbau für die Ausübung des Gottesdienstes anzuwenden. Man denke nur an die Fundamente unter der Stiftskirche zu Wimpfen im Tal und an die Kirche auf dem Petersberge in Goslar. Jedoch blieb das Langhaus, die Basilika, schließlich Sieger. In großen Zügen nahm erst die Renaissance die Zentralanlage wieder auf.

Bei dem vorliegenden Entwurf war es selbstverständlich, auch allen anderen Forderungen Rechnung zu tragen. Da in Berlin und Umgebung die Abhaltung von Prozessionen um das Gotteshaus verboten ist, mußte eine Art Prozessionsweg im Inneren der Kirche geschaffen werden. Die übliche Forderung der Anlage von drei Altären erforderte die Anordnung eines dreiapsidigen Altarraumes. Auch sollte der christliche Charakter des Gebäudes durch die Kreuzschiffanlage ausgedrückt werden. Die Forderung des Kirchenvorstandes, immer mehr Raum für die Gläubigen zu schaffen, veranlaßte den Architekten schließlich, vor den Zentralbau noch einen kurzen basilikalen Zwischenbau zu legen, welcher das Kreuz noch mehr in seiner Längsrichtung zum Ausdruck bringt und eine wünschenswerte größere Entfernung des Turmes von der Kuppel herbeiführt. Für die architektonische Gestaltung des Gebäudes waren die Formen der romanischen Backsteinarchitektur der Mark verlangt, für den Erbauer ein willkommener Wunsch, da für kirchliche Gebäude in der Mark nur der Backstein das richtige Material ist. Billiger und haltbarer ist der Backstein jedenfalls als Werkstein.

Die katholische Pfarrgemeinde in Spandau zählt heute rd. 10000 Seelen. Bei der Erbauung der jetzigen Kirche durch Friedrich Wilhelm IV. gehörten der Gemeinde nur 600 Seelen an. Die Kirche war berechnet auf etwa 400 Sitz- und 200 Stehplätze. Das neue Gebäude soll 2000 Personen Platz bieten und 750 Sitzplätze enthalten. Als Bauplatz wurde von der Gemeinde das an der Wall- und der Moltke-Straße gelegene Eckgrundstück von 1 ha 06 a und 34 qm Gesamtfläche erworben. Das Gebäude soll mit seiner Längsachse derart errichtet werden, daß diese den Straßenwinkel der Moltke- und der Wall-Straße ungefähr halbiert. Das Gotteshaus ist also als Zentral-Anlage mit angegliederten Querschiffen und vorgelagertem, mit Emporen überdecktem kurzem Längsschiff geplant, welche nach Norden durch den in drei Conchen aufgelösten Chorraum abgeschlossen wird. Einer Taufkapelle an der Westseite liegt an der Ostseite eine kleine basilikaartige Kapelle gegenüber, welche in der Osterzeit zur Aufnahme des heiligen Grabes, Weihnachten für die Anlage der Krippe dienen, während der übrigen Zeit frommen Gläubigen zum Gebet Raum gewähren soll. Dem Bau ist nach Süden eine große Turmfront mit 2 seitlichen Anbauten vorgelagert, während an der Nordostecke das zweigeschossige Sakristeigebäude vorgesehen ist. Die auf 4 Säulen und 6 Pfeilern ruhende Kuppel (Klostergewölbe zwischen sichtbaren Rippen) besitzt eine Spannung von 20,2 m. Für die Belebung der inneren großen Wand- und Deckenflächen ist figurale und ornamentale Malerei in monumentaler Auffassung vorgesehen. (Bildbeilage.)

Das Mauerwerk soll in Hintermauerungssteinen in Klosterformat aufgeführt, die äußeren Ansichtsflächen sollen mit roten Handstrichsteinen verblendet werden, während die erforderlichen Formsteine aus lederhartem Ton mit dem Draht oder mit dem Messer geschnitten, sowohl die äußeren Verblend- wie die inneren Putzflächen wirkungsvoll beleben. Die Kosten des Bauwerkes ohne die innere Einrichtung sind auf 350000 M. festgesetzt. Seine Fertigstellung ist für Herbst 1910 in Aussicht genommen. —

Von der 50. Hauptversammlung des „Vereins Deutscher Ingenieure" in Wiesbaden.

(Schluß aus No. 50.)

Die Sitzung am zweiten Versammlungstag im kleinen Saal des Kurhauses war den inneren Vereins-Angelegenheiten und den Arbeiten des Vereins gewidmet. Aus den ersteren sei erwähnt, daß zum stellvertretenden Vorsitzenden Hr. Patentanwalt Fehlert in Steglitz-Berlin und zum Beigeordneten Hr. Dir. Heil in Zabrze gewählt wurden. Es wurde ferner auf Antrag des Vorstandes der stetig wachsenden Geschäftslast entsprechend, eine Teilung der Geschäftsleitung beschlossen, wie sie tatsächlich schon in letzter Zeit während der Erkrankung des Direktors Peters bestanden hatte. Zu Direktoren des Vereins werden die Hrn. Reg.-Bmstr. D. Meyer und Linde gewählt, von denen dem ersteren bereits seit längerem die tatsächliche Leitung der Vereinszeitschrift obgelegen hatte. Die Beschlußfassung über eine durchgreifende Aenderung der Vereins-Satzungen, zu welcher begründete Anträge einer Reihe von Vereinen vorlagen, wurde dagegen auf ein Jahr vertagt. —

Bezüglich der Arbeiten des Vereins ist zu erwähnen, daß, dem Antrag des für diese Frage eingesetzten Prüfungs-Ausschusses gemäß, die Herausgabe des Technolexikons endgültig aufgegeben wird, nachdem man die Hoffnung fallen lassen mußte, das Werk doch noch mit Hilfe einer Reichs-Unterstützung zu Ende zu führen. Man mußte zu der Einsicht kommen, daß in dem Rahmen, den man für das Werk anfangs in Aussicht genommen hatte und nach dem die Sammlung der Wortzettel veranlaßt worden ist, das ungeheure Material überhaupt nicht sachgemäß zu bewältigen sei.

An neuen Veröffentlichungen beschließt der Verein die Herausgabe eines Jahrbuches für die Geschichte der Technik und Industrie, das bereits für das Jahr 1909 bearbeitet werden soll und einer „Geschichte des Vereins Deutscher Ingenieure", für welche der verstorbene

Direktor Th. Peters ein fertiges Manuskript hinterlassen hat. — Die vom Verein eingerichteten Hochschulkurse (Vorträge und Uebungen) für in der Praxis stehende Ingenieure und Lehrer technischer Mittelschulen, die auf Veranlassung des Vereins erstmalig an der Techn. Hochschule in Braunschweig abgehalten worden sind, haben einen guten Erfolg gehabt und sollen dort zunächst im Frühjahr 1910 wiederholt, aber auch an anderen Stellen eingerichtet werden. Es wurden 5000 M. dafür bewilligt.

Eine längere Aussprache hatte die von Prof. Franz in Charlottenburg, angeregte Frage der „Ausbildung von Ingenieuren im höheren Verwaltungsdienste" zur Folge, über welche Hr. Generaldirektor Dr. v. Oechelhäuser aus Dessau berichtete. Der mit den Vorarbeiten betraute Ausschuß hat folgende Leitsätze aufgestellt:

„Die Vorbildung der höheren Verwaltungsbeamten für ihren Dienst in den deutschen Staaten, kommunalen Körperschaften und vielen anderen Verbänden entspricht seit langem nicht mehr den durch die allgemeine Entwicklung in Deutschland veränderten gesteigerten Forderungen. Diese allgemeine, von einem großen Teil der Presse bei verschiedenen Gelegenheiten wiederholt dargelegte Rückständigkeit erscheint als eine Folge der künstlichen Beschränkung in der Auslese der Bewerber und als Ergebnis der gesetzlich geschützten Einseitigkeit eines einzigen Hochschulfaches. Es ist verfehlt, den Nachwuchs nur dem Kreise derjenigen jungen Leute zu entnehmen, die die erste juristische Prüfung bestanden haben. Um die Auslese ergiebiger und die wissenschaftliche Vorbereitung unserer Führerschaft in der Nation lebensfrischer zu gestalten, müssen die Akademiker aller Hochschulen zu der Laufbahn in der höheren Verwaltung und Diplomatie unter neu zu regelnden gesetzlichen Bestimmungen zugelassen werden. Es ist besonders erwünscht, neben den aus der Universität hervorgegangenen Kandidaten auch solche aufzunehmen, die sich staatswissenschaftlichen Studien im Geiste des technischen und wirtschaftlichen Fortschrittes gewidmet haben. Das Studium an technischen Hochschulen, Handelshochschulen und landwirtschaftlichen Hochschulen sollte daher gleichfalls als Grundlage der wissenschaftlichen Befähigung anerkannt werden, sofern der Bewerber nachweist, daß er für die eigenartigen Berufe der Verwaltung und Diplomatie die erforderlichen Kenntnisse erworben hat, und den Nachweis durch eine bestimmte Abschlußprüfung erbringt.

Wenn die Akademiker aller Berufsklassen zu den höheren, jetzt ausschließlich von Juristen bekleideten Aemtern im Staats- und Kommunaldienst zugelassen werden sollen, müssen sie reine Verwaltungsbeamte werden und auf Betätigung in ihren eigenen Fachgebieten verzichten. Sie müssen sich einer gleichen Ausbildung im Verwaltungsdienst unterwerfen, wie jetzt die Regierungsreferendare und die vom Staate für höhere Verwaltungsbeamte geforderte zweite Staatsprüfung ablegen".

In der sich an diese Leitsätze anknüpfenden Aussprache wurde betont, daß jetzt bei der geplanten Verwaltungsreform die Ingenieure eingreifen müßten, wollten sie sich nicht wieder auf Jahrzehnte zurückdrängen lassen. Es wurde dem Vorstand überlassen, durch entsprechende Eingaben an die Regierungen auf eine Förderung der Angelegenheit im Sinne der vorgeschlagenen Leitsätze hinzuwirken. —

Die Verhandlungen wurden am dritten Sitzungstag im Konzerthaus der Liedertafel in Mainz zu Ende geführt. Aus ihnen ist zu erwähnen, daß der Verein für die Weltausstellung 1910 in Brüssel, wie seiner Zeit 1900 in Paris, eine Geschäftsstelle einrichten und durch sprachkundige junge Ingenieure für Führung in der Ausstellung sorgen will. Es werden dafür 15 000 M. bewilligt, wobei der Vorstand ermächtigt wird, diesen Betrag nach Bedarf bis auf 30000 M. zu erhöhen. Es ist ferner ein korporativer Besuch der Ausstellung durch den Verein in Aussicht genommen, dagegen hatte schon der Vorstand es nicht für möglich gehalten, dem Wunsche des Reichskommissars entsprechend seine nächstjährige Hauptversammlung in Brüssel abzuhalten. Es wird hierfür Danzig gewählt. Schließlich wurden noch auf die Dauer von 5 Jahren je 1000 M. Beihülfen an die „Göttinger Vereinigung zur Förderung der angewandten Physik und Mathematik" und eine Beihilfe von 3000 M. für 1909 an das „internationale Institut für Techno-Bibliographie" bewilligt. Den Beschluß der Verhandlungen bildete die Annahme des Haushalt-Voranschlages für 1910.

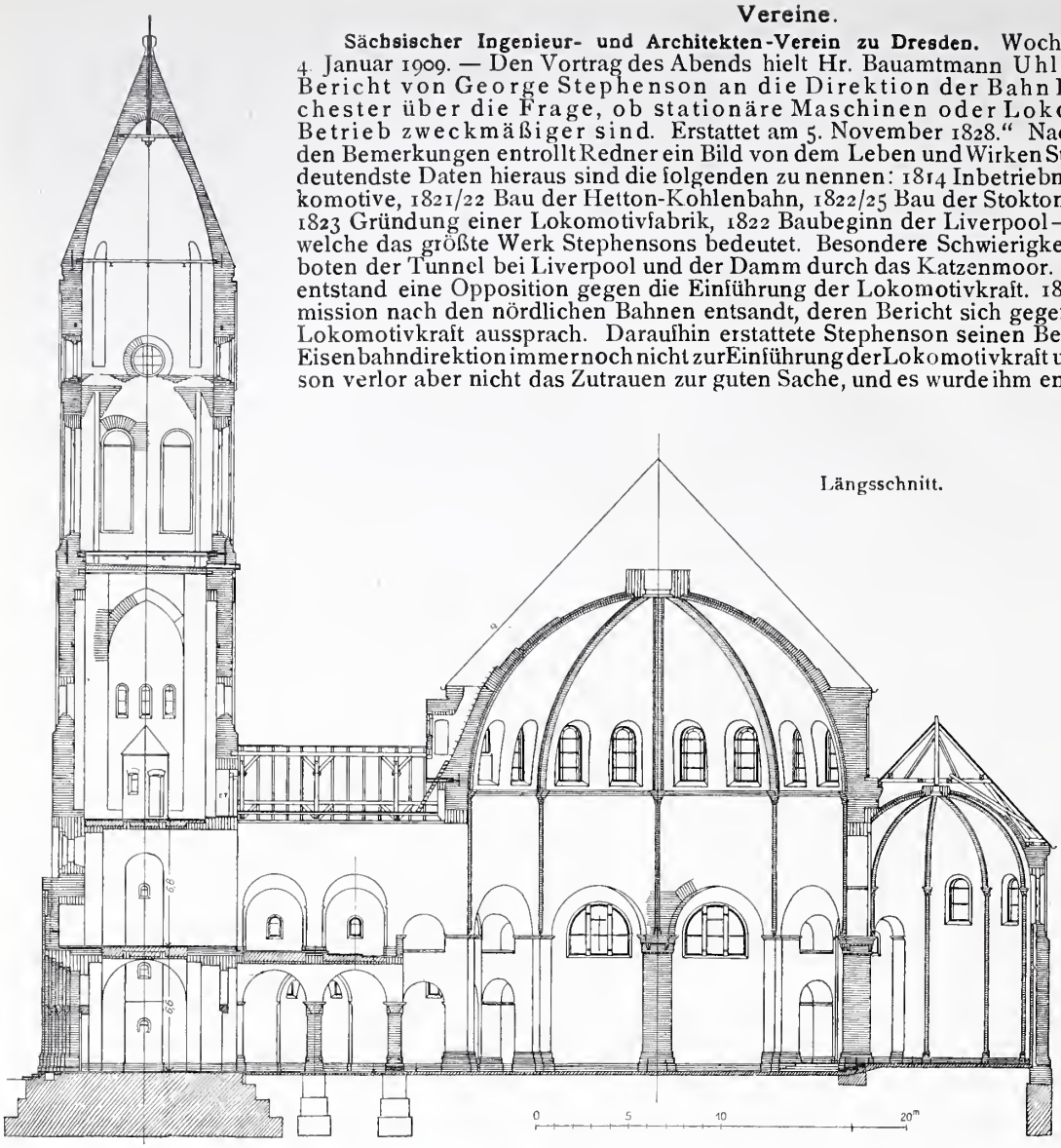
Es folgten noch 2 fachwissenschaftliche Vorträge. Zunächst sprach Hr. Prof. Dr. Prandtl aus Göttingen über: „Modellversuche für die Zwecke der Luftschiffahrt und Flugtechnik, und die Göttinger Einrichtungen für solche Versuche". Im ersten Teil des Vortrages wurde zunächst, unter Hinweis auf die Erfolge der Schiffsmodell-Versuchsanstalten dargetan, daß Modellversuche für alle Zweige der Luftschiffahrt von größter Wichtigkeit seien; aus der großen Anzahl der Aufgaben, die mit Modellversuchen gefördert werden können, seien hervorgehoben die Bestimmung des Widerstandes von Luftschiffkörpern und Aufsuchen der günstigsten Formgebung für diese, Ermittelung der Tragfähigkeit von Flächen und Flächensystemen für Aëroplane, Studium der Vortrieb-Vorrichtungen und der Steuerungsmittel. Nach einer kritischen Betrachtung über die Uebertragbarkeit der an Modellen erhaltenen Zahlenwerte auf die Ausführung im Großen und die Art der Umrechnung werden die verschiedenen möglichen Anordnungen für die Ausführung der Versuche besprochen; es wird gezeigt, daß unter der Voraussetzung, daß es gelingt, einen genügend gleichförmigen und wirbelfreien Luftstrom zu erzeugen, diejenige Anordnung die meisten Erfolge verspricht, bei der die Luft mit Hilfe eines Ventilators an dem Modell vorbei bewegt wird. Die Entscheidung darüber, ob ein beiderseits offener, oder ein ringförmig geschlossener Kanal für den Luftstrom gewählt werden soll, wird wegen der Unabhängigkeit von atmosphärischen Störungen zugunsten der letzteren Bauart getroffen. Im zweiten, von Lichtbildern begleiteten Teil des Vortrages folgte dann eine eingehende Beschreibung der jetzt nahezu vollendeten Modellversuchsanstalt, die nach den Plänen des Vortragenden von der Motorluftschiff-Studiengesellschaft m. b. H. (Berlin) in Göttingen errichtet worden ist. Ein Schraubenventilator von 2 m Durchmesser, dessen Gang so reguliert wurde, daß er genau den gerade gewünschten Druck liefert, setzt die Luft in einem ringartig geschlossenen Kanal von 2 · 2 m quadratischem Querschnitt in Umlauf. In diesem Kanal werden die Versuchsmodelle an dünnen Drähten aufgehängt. Die Anlage ist mit den erforderlichen Meßinstrumenten ausgestattet. Die Versuche in der Modell-Versuchsanstalt sind zweckmäßig durch Versuche an freifliegenden Modellen zu ergänzen; die Fragen nach der Stabilität können überhaupt nur an letzteren sicher entschieden werden. —

Den letzten Vortrag hielt Hr. Ing. A. Heller, Berlin, über „Fahrzeugmaschinen für flüssigen Brennstoff". Für die schnelle Entwicklung des Motorfahrzeuges in einem Zeitraum von nicht ganz 25 Jahren gewinnt man einen Maßstab, wenn man den dreiräderigen Benz-Motorwagen aus dem Jahre 1887 mit einem unserer schnellfahrenden Luxus-Automobile oder das Daimler-Motorzweirad aus dem Jahre 1886 mit dem vierzylindrigen Fahrrad der Waffenfabrik in Herstal vergleicht. An dieser Entwicklung, mit welcher gleichzeitig das Anwachsen der Automobil-Industrie zu einem der wichtigsten Teile des Maschinenbaues vor sich geht, ist die Fahrzeugmaschine für flüssigen Brennstoff in hohem Maße beteiligt. Wie man mit einem gewissen Recht das Entstehen des heutigen Motorwagens auf die Erfindung der kleinen schnellaufenden Verbrennungs-Maschine durch Gottlieb Daimler zurückführt, so kann man fast jede der Hauptstufen in der späteren Entwicklung des Motorwagens Fortschritten der Motorbauart zuschreiben. Der größte Teil dessen, was heute für den Entwurf der Fahrzeugmaschine maßgebend ist, ist ferner auf die im Sport gesammelten Erfahrungen zurückzuführen. Erst in der neueren Zeit haben die Arbeiten auf diesem Gebiet eine mehr wissenschaftliche Richtung eingeschlagen. Jedenfalls ist aber auf diesem Gebiete noch soviel zu tun, daß man die Entwicklung der Fahrzeugmaschine für flüssigen Brennstoff noch keineswegs als abgeschlossen ansehen kann.

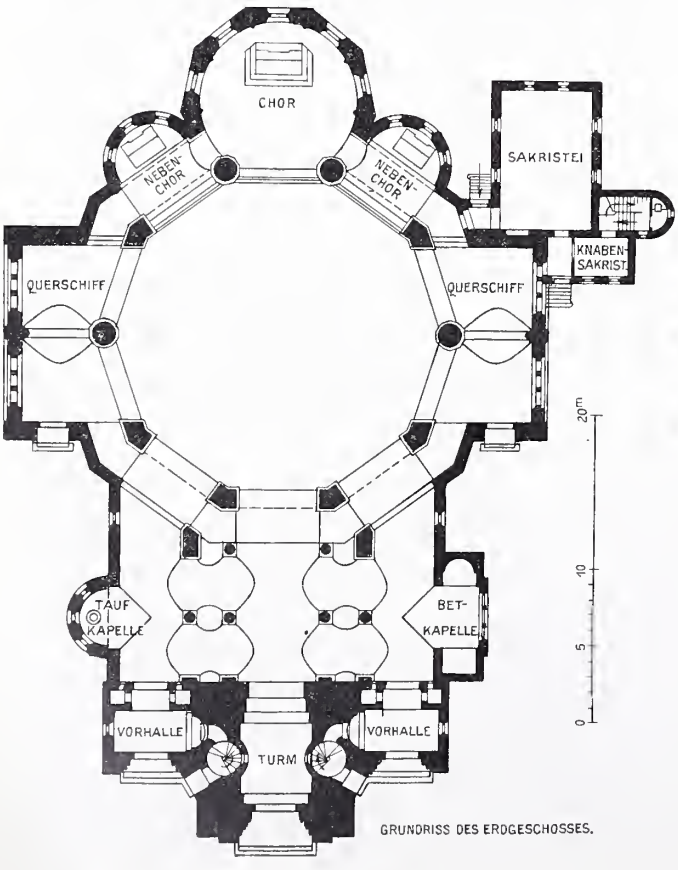
Nichtsdestoweniger findet sie schon heute auf verschiedenen Gebieten des Verkehrswesens Anwendung. Als Kraftmaschine für Eisenbahnmotorwagen wird sie, mit einer Dynamomaschine gekuppelt, dazu benutzt, Strom für den Betrieb der auf die Achsen wirkenden Elektromotoren zu liefern. Bei Wasserfahrzeugen ermöglicht diese Maschine, kleine Boote mit Geschwindigkeiten zu betreiben, die bis dahin unerreicht waren, sowie Segelboote und dergl. vom Wind so gut wie unabhängig zu machen. Entscheidenden Einfluß auf die Zukunft dieser Maschine dürfte aber ihre Verwendung auf dem Gebiete der Luftschiffahrt ausüben, wo ihre Alleinherrschaft unbestritten ist. Die Anwendung der Fahrzeugmaschine für flüssigen Brennstoff bei Luftfahrzeugen erforderte aber die Wiederaufnahme der Versuche, das Gewicht im Verhältnis zur Leistung zu beschränken, nicht so sehr bei den Ballonluftschiffen wie insbesondere bei den Flugmaschinen. Das Ergebnis dieser Versuche sind Motoren mit V-förmig oder sternförmig angeordneten Zylindern, vielfache Anwendung der Luftkühlung und die Verbindung von Einlaß- und Auslaßventilen gewesen.

Mit dem Motorwagen hat sich demnach eine Maschine entwickelt, die schon bei Motorbooten mancherlei Vorteile herbeigeführt, bei Luftschiffen aber die ersten tatsächlichen Erfolge ermöglicht hat. Ob der Zug ins Leichte, den alle neueren Motoren für Luftfahrzeuge aufweisen, wie bei Dampfmaschinen den Uebergang zur Turbine vermitteln wird, läßt sich zum mindesten nicht verneinen. Der erste Schritt in dieser Richtung kann mit der Verwirklichung des Turbo-Kompressors als geschehen angesehen werden. —

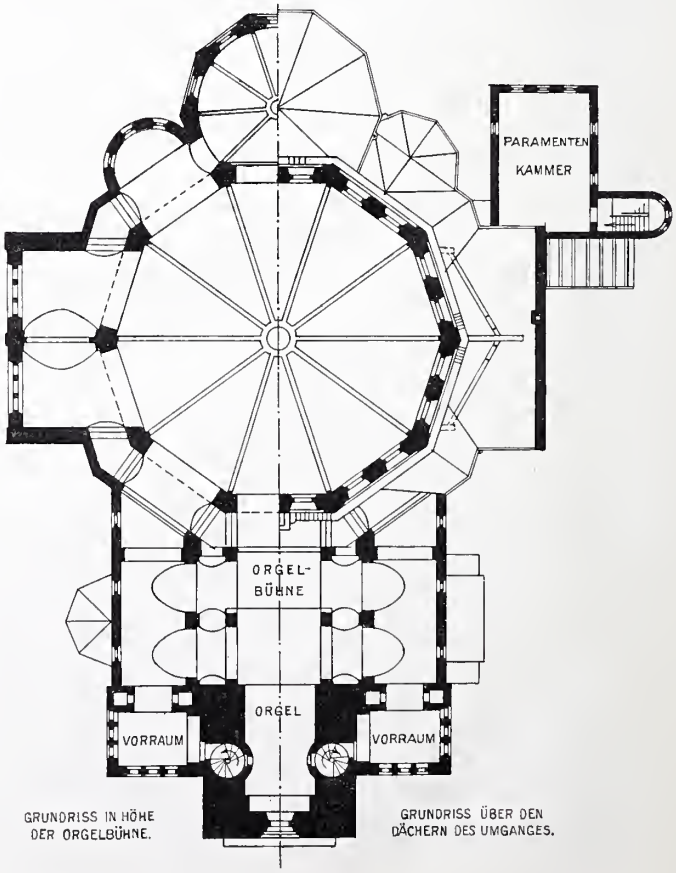
Sächsischer Ingenieur- und Architekten-Verein zu Dresden. Wochenversammlung am 4. Januar 1909. — Den Vortrag des Abends hielt Hr. Bauamtmann Uhlfelder über: „Ein Bericht von George Stephenson an die Direktion der Bahn Liverpool—Manchester über die Frage, ob stationäre Maschinen oder Lokomotiven für den Betrieb zweckmäßiger sind. Erstattet am 5. November 1828.“ Nach einigen einleitenden Bemerkungen entrollt Redner ein Bild von dem Leben und Wirken Stephensons. Als bedeutendste Daten hieraus sind die folgenden zu nennen: 1814 Inbetriebnahme der ersten Lokomotive, 1821/22 Bau der Hetton-Kohlenbahn, 1822/25 Bau der Stokton—Darlington-Bahn, 1823 Gründung einer Lokomotivfabrik, 1822 Baubeginn der Liverpool—Manchester-Bahn, welche das größte Werk Stephensons bedeutet. Besondere Schwierigkeiten bei diesem Bau boten der Tunnel bei Liverpool und der Damm durch das Katzenmoor. Während des Baues entstand eine Opposition gegen die Einführung der Lokomotivkraft. 1828 wurde eine Kommission nach den nördlichen Bahnen entsandt, deren Bericht sich gegen die Einführung der Lokomotivkraft aussprach. Daraufhin erstattete Stephenson seinen Bericht, der jedoch die Eisenbahndirektion immer noch nicht zur Einführung der Lokomotivkraft umstimmte. Stephenson verlor aber nicht das Zutrauen zur guten Sache, und es wurde ihm endlich gestattet, beim Bau eine Lokomotive zu verwenden, die sich so gut bewährte, daß er eine Ausschreibung für die beste Lokomotive durchsetzte, aus der er siegreich hervorging. 1830 wurde die Bahn eröffnet.— Hierauf geht Redner näher auf den Bericht Stephenson's ein. Er beginnt mit einer auszugsweisen Wiedergabe der Einleitung, in der u. a. die Zahlen und Rechnungs-Arten des Kommissions-Berichtes angegriffen werden und in dem eine genaue Berechnung über die Anzahl der erforderlichen Maschinen bei Zugrundelegung einer bestimmten Geschwindigkeit und der Beförderung einer bestimmten Last enthalten ist. Es folgt hierauf eine Be-



Die neue katholische Pfarrkirche für Spandau. Arch.: Geh. Reg.-Rat Prof. Chr. Hehl in Charlottenburg.



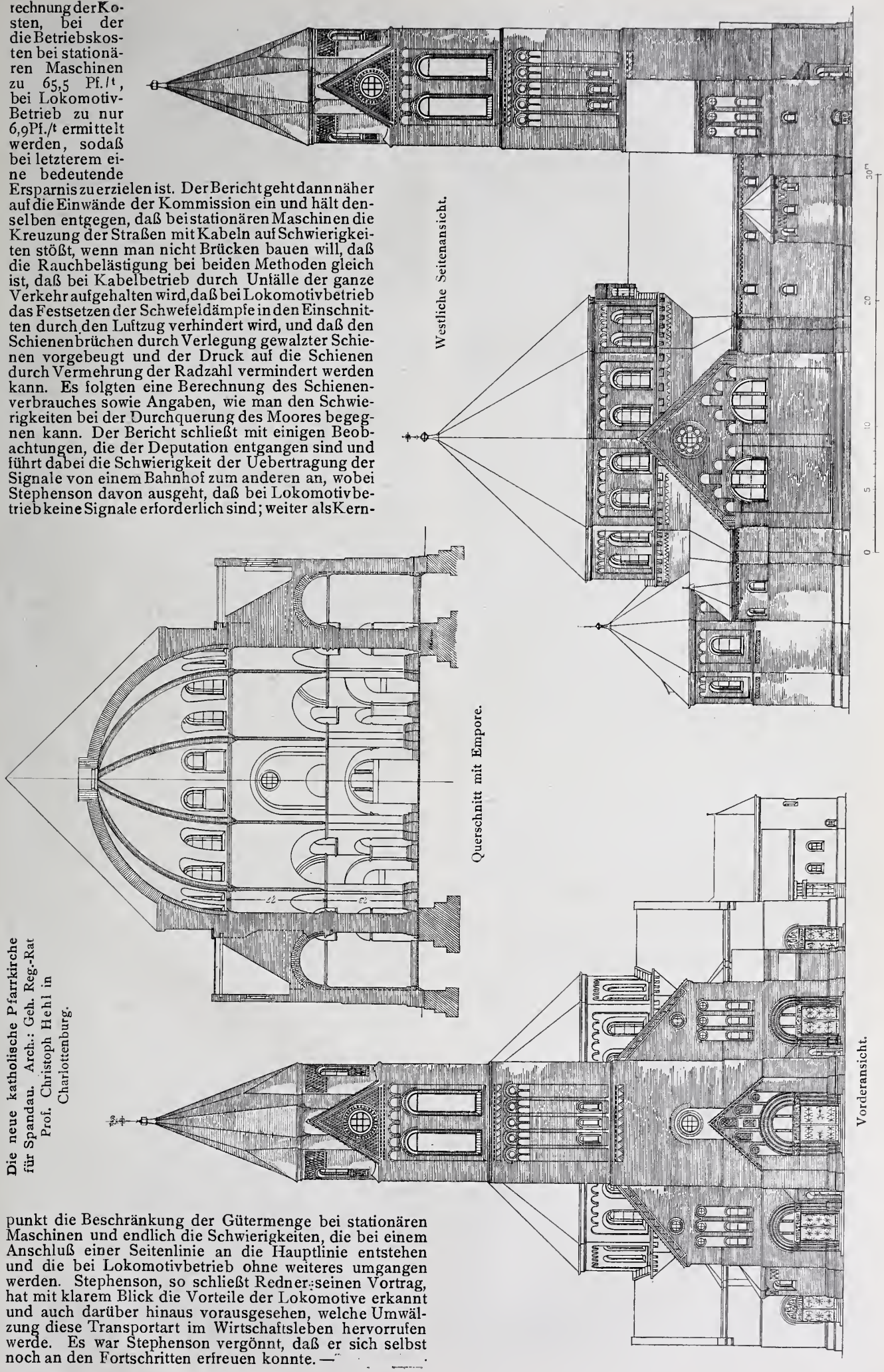
GRUNDRISS DES ERDGESCHOSSES.



GRUNDRISS IN HÖHE DER ORGELBÜHNE.

GRUNDRISS ÜBER DEN DÄCHERN DES UMGANGES.

rechnung der Kosten, bei der die Betriebskosten bei stationären Maschinen zu 65,5 Pf./t, bei Lokomotiv-Betrieb zu nur 6,9 Pf./t ermittelt werden, sodaß bei letzterem eine bedeutende Ersparnis zu erzielen ist. Der Bericht geht dann näher auf die Einwände der Kommission ein und hält denselben entgegen, daß bei stationären Maschinen die Kreuzung der Straßen mit Kabeln auf Schwierigkeiten stößt, wenn man nicht Brücken bauen will, daß die Rauchbelästigung bei beiden Methoden gleich ist, daß bei Kabelbetrieb durch Unfälle der ganze Verkehr aufgehalten wird, daß bei Lokomotivbetrieb das Festsetzen der Schwefeldämpfe in den Einschnitten durch den Luftzug verhindert wird, und daß den Schienenbrüchen durch Verlegung gewalzter Schienen vorgebeugt und der Druck auf die Schienen durch Vermehrung der Radzahl vermindert werden kann. Es folgten eine Berechnung des Schienenverbrauches sowie Angaben, wie man den Schwierigkeiten bei der Durchquerung des Moores begegnen kann. Der Bericht schließt mit einigen Beobachtungen, die der Deputation entgangen sind und führt dabei die Schwierigkeit der Uebertragung der Signale von einem Bahnhof zum anderen an, wobei Stephenson davon ausgeht, daß bei Lokomotivbetrieb keine Signale erforderlich sind; weiter als Kernpunkt die Beschränkung der Gütermenge bei stationären Maschinen und endlich die Schwierigkeiten, die bei einem Anschluß einer Seitenlinie an die Hauptlinie entstehen und die bei Lokomotivbetrieb ohne weiteres umgangen werden. Stephenson, so schließt Redner seinen Vortrag, hat mit klarem Blick die Vorteile der Lokomotive erkannt und auch darüber hinaus vorausgesehen, welche Umwälzung diese Transportart im Wirtschaftsleben hervorrufen werde. Es war Stephenson vergönnt, daß er sich selbst noch an den Fortschritten erfreuen konnte. —



Die neue katholische Pfarrkirche für Spandau. Arch.: Geh. Reg.-Rat Prof. Christoph Hehl in Charlottenburg.

Wochenversammlung am 11. Januar 1909. — Hr. Stadtbaumstr. Dr. Ing. Niedner hielt an diesem Tage einen Vortrag über: „Die Entwicklung der Motorluftschifffahrt". Redner beginnt mit einem kurzen Ueberblick über die Geschichte des Freiballons, beschreibt hierbei den 1783 von Montgolfier erbauten Ballon und kommt dann auf die heutige Ausführungsweise der Luftballons zu sprechen. Zunächst wird die Ballonhülle beschrieben. Sie hat Kugelform erhalten, um ihr den kleinsten Inhalt zu geben. Auf den Freiballon wirken Auftrieb und Winddruck ein; dieselben können keine Formänderung hervorbringen, ausgenommen bei dem Aufstieg und der Landung. Zur Füllung des Ballons wird für wissenschaftliche und militärische Zwecke Wasserstoffgas, für sportliche Zwecke Leuchtgas verwendet. Ersteres hat ungefähr den doppelten Auftrieb wie letzteres. Das Aufsteigen in größere Höhe ist mit Gasverlusten verbunden, wodurch die Ballonfahrt begrenzt ist. Der Einfluß auf den Freiballon besteht nur darin, ihn steigen und sinken zu lassen. Letzteres geschieht durch Ziehen an Ventilen. Zur plötzlichen Entleerung des Gases dient die Reißbahn, mittels welcher in den Ballon ein Schlitz gerissen wird. Das Schlepptau soll den Landungsstoß mildern.

Bald tauchten Pläne auf, den Ballon lenkbar zu machen. Viele Versuche blieben jedoch ergebnislos. Meusnieur erkannte die Notwendigkeit, den Ballon immer gefüllt zu erhalten und erfand hierfür das Ballonet. Zur Steuerung hatte er Steuerflächen vorgesehen. Die Fortbewegung sollte durch von Menschenhand getriebene Schrauben erfolgen. In der folgenden Zeit wurden zur Fortbewegung die Dampfmaschine, der Gasmotor und elektrische Antriebe benutzt. Alle Bemühungen blieben aber mehr oder weniger erfolglos, weil kein genügend leichter Motor zur Verfügung stand. Erst durch die Erfindung des Benzinmotors von Daimler kam es zu einem wirklichen Erfolg. Nach dieser haben sich drei Systeme herausgebildet, die heute um den Vorrang streiten: das unstarre, das halbstarre und das starre System, deren Vorzüge und Mängel Redner nun bespricht.

Der Vertreter des unstarren Systems ist das Luftschiff von Parseval. Dasselbe ist den Anforderungen des Krieges angepaßt und soll von der Truppe in zusammengelegtem Zustande mitgenommen werden können. Alle starren Teile würden dabei hinderlich sein. Die Höhensteuerung wird durch Ueberpumpen von Luft aus einem Ballonet in das andere bewirkt. Am Heck sind die Beruhigungs- und Steuerflächen angebracht Die Leistungsfähigkeit beträgt 11,5 Stunden bei 40 – 50 km/St. Geschwindigkeit. Obwohl das Fehlen starrer Teile an sich ein Vorteil ist, wird dadurch der Nachteil bedingt, daß die Ballons nicht allzu groß gemacht werden können, wodurch ihre Leistung begrenzt ist. Der Parsevalballon dürfte die Grenze des Erreichbaren für unstarre Systeme bedeuten.

Zum halbstarren System gehören die Luftschiffe Lebaudy's, Patrie und République, sowie das Militärluftschiff von Groß. Bei ihnen befindet sich unter dem Ballon eine Grundplatte oder ein Längsträger, wodurch eine starre Verbindung zwischen Ballon und Gondel geschaffen und dem Ballon eine gewisse Steifigkeit verliehen wird. Außer den Seitensteuern sind noch Höhensteuer angebracht. Die Leistungsfähigkeit hat 13 Stunden bei einer Geschwindigkeit von 40 km/St. betragen.

Völlig anderer Art ist das Luftschiff von Zeppelin. Dieser suchte dasselbe so betriebssicher wie möglich zu machen. Um eine große Leistungsfähigkeit zu erzielen, gab er ihm ungewöhnlich große Abmessungen, was ihn zum starren System führte. Hierin besteht Zeppelin's größte Erfindung. Sein Ballon ist ein Ballonetballon mit starrer Hülle; dies ermöglichte es, dem Ballon die feste Form zu geben. Die starre Form gestatte weiter die Anbringung der Steuer und Propeller an der günstigsten Stelle. 1895 legte Zeppelin dem Kaiser seine Pläne vor. Eine daraufhin eingesetzte Kommission von Sachverständigen kam zu dem Urteil, daß die Pläne keinen praktischen Wert hätten. Es gelang jedoch Zeppelin, eine Gesellschaft für Luftschiffahrt zu gründen, mit deren Hilfe er seinen ersten Ballon bauen konnte. Derselbe besaß 17 Gasballonets, zwei Gondeln und Daimlermotoren von 14 PS. Die Steuerung in wagrechtem Sinne erfolgte durch senkrechte Flächen und diejenige in senkrechtem Sinne durch ein Laufgewicht. Die Geschwindigkeit betrug 9 m/Sek. Das zweite Luftschiff, zu dessen Bau die Mittel wiederum nur schwer aufgebracht werden konnten, wurde bei der Landung auf festem Boden durch den Sturm zerstört. Daraufhin wurden später Stabilitätsflächen angebracht. Die Motoren hatten je 85 PS.

Hierauf wurde die Fortführung der Versuche wieder in Frage gestellt. Erst durch die Genehmigung einer Lotterie wurden die Mittel für den Bau des dritten Luftschiffes aufgebracht. Dasselbe weist vier übereinander liegende Drachenflächen als Höhensteuer auf. Die Stabilitätsflächen sind vergrößert. Dazwischen sind Seitensteuer angebracht.

Modell 4 war bedeutend größer. Es besaß eine Länge von 136 m und hatte 13 m Durchmesser und 15000 cbm Inhalt. In den Gondeln befanden sich zwei Daimlermotoren mit je 110 PS. Die seitlichen Steuerflächen wurden verdoppelt und die Steuerfläche am Heck bedeutend vergrößert. Die mit diesem Luftschiff erzielten außerordentlichen Erfolge bewirkten endlich den Umschwung der öffentlichen Meinung. Das neueste Luftschiff Zeppelins kann für 30 Stunden Betriebsmittel mitführen und leistet 50 – 60 km/St.

Zeppelins Gegner erblicken einen Nachteil darin, daß sein Luftschiff nicht zerlegt werden kann. Dies ist jedoch nicht nötig, da es auch nach langer Fahrt wieder zum Hafen zurückkehren kann. Außerdem würde der Nachteil durch Anlage von Luftschiffhäfen behoben werden. Redner geht hierauf näher auf die Anlage von Luftschiffhäfen auf Wasserflächen sowohl wie auch auf festem Lande ein und schließt seine Ausführungen mit einer Schilderung des Aktionsbereiches des Zeppelin'schen Luftschiffes bei verschiedenen Windstärken. Der Vortrag erfolgte an der Hand zahlreicher Lichtbilder. — K.

Architekten- u. Ingenieur-Verein zu Düsseldorf. Am 13. Januar 1909 fand die nur schwach besuchte Jahres-Hauptversammlung des Vereins unter dem Vorsitz des Hrn. Geh. Brts. Görz statt. Nach Begrüßungsworten des Vorsitzenden und Mitteilung über neue Eingänge verliest Hr. Arch. Korn den Jahresbericht, den Hr. Brt. Musset bearbeitet hat. Darnach war der Bestand der Mitglieder zu Beginn des Jahres 1908: 132. Bis zum Jahresschluß hatte sich diese Zahl auf 140 gehoben. Den Vorsitz führte in dieser Zeit Hr. Geh. Brt. Görz. Es wurden im Jahre 1908 15 Sitzungen abgehalten, die durchschnittlich von 22 Mitgliedern besucht wurden. Seit Februar 1908 gibt der Verein gedruckte Mitteilungen heraus, die jedes Mitglied erhält. Es wurden 8 größere Vorträge gehalten, dann noch eine Reihe interessanter Mitteilungen in den Versammlungen gemacht. Der Verein nahm an der Bearbeitung der verschiedenen vom Verbande gestellten Aufgaben teil und beschäftigte sich am Schluß des Jahres mit der Düsseldorfer Bauordnung. Letztere Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen.

Die Versammlung nimmt darauf den Kassenbericht an und wählt Hrn. Brt. Musset zum Vorsitzenden. Die bisherigen Vorstands-Mitglieder, Arch. Korn und Fuchs, werden wiedergewählt, neu kommt dazu Hr. Arch. Salzmann. Es wird darauf ein Ausschuß unter dem Vorsitz des Hrn. Fuchs gewählt, der schon jetzt Pläne usw. für eine spätere Neuauflage von „Düsseldorf und seine Bauten" sammeln soll. —

Versammlung vom 3. Februar 1909. Die Versammlung beschäftigt sich mit dem Haushaltungsplan für 1909, nimmt einen Bericht über den Fortschritt der Arbeiten betr. die Bauordnungsfrage entgegen, wählt eine Reihe von Ausschüssen und nimmt Kenntnis von einer Zuschrift des „Bundes deutscher Zimmermeister", welche die Förderung der Holzbauweise bezweckt. Es spricht sodann Hr. Reg.-Bfhr. Greis über: „Die Strandschutzbauten an der Ostküste Rügens". Ausgehend von der Beschreibung der eigenartig gegliederten und zerstückelten Gestalt der Insel Rügen, auf der man überall ein erfolgreiches Vordringen des Wassers gegen das Land erblickt, schildert der Vortragende die große Einwirkung der Meereswellen auf die weit in die See hinausragenden Hochufer und die zwischenliegenden Niederungen der Ostküste Rügens und ihre Verheerungen bei den letzten Sturmfluten. Als wirksame Schutzbauten sind in Anwendung gekommen: Dünen, Buhnen, Uferdeckwerke. Dünen werden als Schutzwälle am Strande entlang aufgeführt, und zwar leistet ihre Herstellung fast ausschließlich die Natur. Es werden Rohr- oder Strauchzäune am Strande entlang aufgeführt, gegen welche der Wind den an den Strand geworfenen trockenen Seesand trägt und vor den Zäunen zur Ablagerung bringt. Sind die ersten Zäune versandet, so werden in gleicher Weise neue neben die versandeten aufgestellt, und auf diese Weise wird der Schutzwall auf die gewünschte Höhe gebracht, worauf er dann mit Strandhafer bepflanzt wird.

Um den unter Wasser liegenden Strand festzuhalten, zu erbreitern und vor Einrissen zu schützen, kommen Buhnen zur Anwendung. Außer den ein- und zweireihigen Pfahlbuhnen, die nicht sehr widerstandsfähig sind, da die Pfähle leicht durch den kräftigen Wellenschlag und den Schub des Eises herausgeschleudert werden, kommen Steinbuhnen in Anwendung, die aus zwei etwa 1 – 2 m von einander entfernt eingeschlagenen Pfahlreihen bestehen, zwischen welche Steine gepackt sind, die auf einer Faschinenmatratze ruhen, um das Versinken der Steine in den sandigen Untergrund zu verhüten. An den Buhnen, die etwa 20—30 m in die See hinausragen und senkrecht auf den Strandlinien errichtet sind, lagert sich der von den Wellen mitgeführte Sand ab. — Der Vortragende weist hin auf die durch Buhnen erzielten Strandverbreiterungen und Anlandungen an dem Ost- und Weststrand in Striesow und auf der Insel Ruhden.

Zur Verhinderung von weiteren Abbrüchen an den Hochufern kommen Deckwerke in Anwendung. Diese Deckwerke bestehen aus Steinwällen von trapezförmigem Querschnitt, die vor den Hochufern in schlanken Linienzügen aufgeführt werden. Diese Werke werden aus großen Granitfindlingen von 50—70 cm Durchmesser, die von den Steinriffen in der Ostsee aufgefischt werden, ohne Anwendung von Mörtel zusammengesetzt. Als Unterlage dient eine Faschinenmatratze, die das Versinken der Steine in den sandigen Untergrund verhindert. Die Höhe der Steinwälle reicht bis zum höchsten Wasserstande etwa 3 m über Mittelwasser. Die Kraft der Wellen wird durch die vielen Zwischenräume in dem Steinwall zerlegt und derartig geschwächt, daß sie dem dahinter liegenden Ufer nicht mehr schaden können und weitere Abbrüche verhindert werden. Die Kosten dieser Steinwälle betragen 150—200 Mark für das laufende Meter. — An Hand mehrerer Photographien erläuterte der Vortragende die Bauweise der Steinwälle. —

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. Vers. am 5. März 1909. Vors. Hr. Classen. Anwes. 92 Personen.

Vor Eintritt in die Tagesordnung macht Hr. Löwengard Mitteilung über einen für die Vereinsmitglieder in Aussicht stehenden Wettbewerb der „Hammonia-Glasversicherungs-A.-G.", erläutert kurz die hervorragendsten Punkte des Programmes und empfiehlt die Teilnahme an dem Wettbewerb.

Dann erhält Hr. Nasemann das Wort zu seinem Vortrag über die Erschließung des Hammerbrooks. Redner gibt zunächst ein Bild der historischen Entwicklung des Hammerbrooks von den frühesten Eindeichungen bis zu den Vorschlägen des Strom- und Wasserbaudir. Woltmann, der 1829/30 die ersten Pläne zur Entwässerung des Hammerbrooks aufstellte, ohne daß sie jedoch verwirklicht wurden.

Die dauernden Klagen der Grundeigentümer führten in den folgenden Jahrzehnten zu neuen, aber ebenfalls wenig aussichtsreichen Plänen, bis durch den Bau der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn 1840 der Anstoß zu einer baulichen Erschließung des Hammerbrooks gegeben wurde, ein Plan, als dessen geistigen Urheber man den Ingenieur der neuen Bahn, den jungen Engländer Lindley, ansehen muß, der überzeugend bewies, daß eine bessere Entwässerung des ganzen Gebietes, verbunden mit der Anlage von Kanälen und einer Erhöhung des Landes, wertvolle Bauplätze aus dem nassen Wiesengelände schaffen könne. Redner schildert nun, von Lichtbildern unterstützt, ausführlich die genialen und für die Ausführung angenommenen Pläne Lindley's zur Erreichung dieses Zieles. Im Jahre 1846 waren die Entwässerungsanlagen vollendet, und auch die Anlegung der Straßen vollzog sich unerwartet schnell. Als charakteristisches Merkmal der verschiedenen Aufhöhungsperioden bezeichnet Redner den Kampf der Behörden mit den Anliegern um die Straßenhöhe, der noch heute nicht ruht.

Der durch Mißgeschick und eifrige Wühlarbeit seiner Gegner herbeigeführte Sturz Lindley's ließ die weitere Aufschließung des Hammerbrooks eine Zeitlang ruhen, bis im Jahre 1865 die Straßenhöhe für den inneren Hammerbrook gesetzlich festgelegt wurde. Hierdurch regelte sich auch die schwierige Entfernung der Schmutzwässer. Ende der 70er Jahre erfolgte dann die Verbindung des vorhandenen Sielsystemes mit dem Geeststammsiel.

Redner schildert nun die stetige und gedeihliche Weiterentwicklung des inneren Hammerbrooks in den nächsten Jahrzehnten und die mit dem Jahre 1884 eintretende Ausdehnung des Straßen- und Kanalnetzes auf den äußeren Hammerbrook. Einen Merkstein für die weitere Entwicklung bildet dann der von der Bürgerschaft genehmigte Senats-Antrag vom 27. Jan. 1905, der die Höhenlagen des Baugeländes im äußeren Hammerbrook und in Billwärder festlegte. Ein Vertrag des Staates mit dem aus beteiligten Grundeigentümern zusammengesetzten Hammerbrook-Konsortium regelt die von staatlicher und von privater Seite vorzunehmenden Arbeiten, die 1906 von dem Konsortium begonnen wurden. Redner schildert dann zum Schluß an zahlreichen Lichtbildern die erforderlichen Anschlüsse und Umbauten der alten Häuser und Bauflächen, das stetige Fortschreiten der Anschüttungsarbeiten und die Eingriffe der letzteren in die idyllische Natur der Bracks und der von malerischen Baumgruppen bestandenen Wiesen- und Wegegelände.

Der außerordentlich fesselnde Vortrag findet den lebhaftesten Beifall der Versammlung. — Wö.

Architekten-Verein zu Berlin. Vers. am 22. März 1909, Vors. Hr. Geh. Brt. Saran. Es sprach Hr. Stadtbrt. Henneking über die „Kanalisation der Stadt Elberfeld nach dem Trennsystem". Der Redner führte folgendes aus: Die starke Vermehrung der Bevölkerung in den deutschen Städten einerseits, sowie die ungemeine Vergrößerung des Wasserverbrauches sowohl zu häuslichen wie insbesondere zu industriellen Zwecken anderseits erschweren von Jahr zu Jahr die aus gesundheitlichen Gründen erforderliche Reinigung der Abwässer vor ihrer Wiedereinleitung in die Vorfluter und vergrößern so in hohem Maße die für die Reinigung aufzuwendenden Kosten. Mehr und mehr hat daher das Interesse der Fachwelt sich dem Bestreben zugewendet, das Trennsystem in den Städten, die noch nicht kanalisiert sind bezw. in neu aufzuschließenden Stadtteilen für die Durchführung der Kanalisation zur Anwendung zu bringen. Dieses System sieht, wie schon der Name sagt, eine Trennung der eigentlichen Abwässer, wie sie in den Haushaltungen entstehen, und in den industriellen Anlagen ebenfalls, von den unbedenklich den Vorflutern unmittelbar zuzuführenden Regenwässern von vornherein auf den Privatliegenschaften durch Anlage besonderer Abteilungsstränge für diese beiden Arten von Wassern vor.

Die erste deutsche Großstadt, in der ein vollständiges Trennsystem planvoll durchgeführt worden ist, ist die durch die Textil- und chemische Industrie weit bekannte Stadt Elberfeld im Wuppertal. Der hohe jährliche Niederschlag von 1100 mm und mehr, die ungeheure Menge der industriellen Abwässer und die besondere Geländeformation einerseits, sowie der äußerst geringe Abfluß der Wupper in gewissen Jahreszeiten anderseits haben für diese Stadt die Einführung des Trennsystems bereits in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts als zweckmäßig erscheinen lassen.

Die Stadt teilt sich in eine unter dem Hochwasserspiegel der Wupper liegende Talstadt, welche die eigentliche Altstadt mit einer Fläche von 80 ha umfaßt, sowie die rechts und links von der Wupper und der Talstadt bis zur Höhe von 180 m emporsteigende rechts- und linksseitige Bergstadt. Die Kanalisations-Anlage teilt sich hiernach in zwei Systeme, und zwar das Sammelsystem für die Talstadt und das Trennsystem für die Bergstadt. Der Hauptsammler des Sammelsystems läuft parallel zur Wupper und ist so weit flußabwärts geführt, daß auch bei höchstem Hochwasser der Wupper Rückstau durch den Kanal auf die niedrig gelegenen Straßen der Talstadt nicht erfolgen kann. Das Trennsystem besteht aus je einem Kanal für Regen- und für Schmutzwasser in jeder Straße. Die Regenwasserkanäle haben Vorflut auf kürzestem Wege unmittelbar zur Wupper; die Schmutzwasserkanäle dagegen münden in je einen auf der rechten und linken Wupperseite und zwar auf der Grenze zwischen der Talstadt und Bergstadt liegenden Haupt-Schmutzwasserkanal. Von diesen Haupt-Schmutzwasserkanälen wird am unteren Ende der Talstadt auch das in den Hauptsammler desselben abgeleitete Abwasser nebst einem kleinen der Reinigung bedürfenden Prozentsatz der Regenwässer aufgenommen. Die so gesammelten Abwässer werden weit unterhalb der Stadt nach einer mechanischen Kläranlage geleitet und dort in genügender Weise gereinigt. Die Baukosten des ganzen Systems haben rd. 13,9 Mill. M. betragen, während die veranschlagten Kosten sich auf 15 Mill. M. belaufen haben. Die Betriebskosten des Systems sind äußerst geringe und belaufen sich jährlich auf nur 60—70000 M. —

Badischer Architekten- und Ingenieur-Verein. 41. Hauptversammlung. Am 23. Mai fand in Weinheim die 41. Hauptversammlung des „Badischen Architekten- und Ingenieur-Vereins" statt. Der Versammlung war tags zuvor ein Besuch der Baukunst-Ausstellung des „Bundes Deutscher Architekten" in Mannheim und der Christus-Kirche vorangegangen. Nach einem Spaziergang über die Burg Windeck zur Wachenburg und einer Besichtigung der Porphyrwerke von Herpel, Wilhelm und Hildebrand begann um 11 Uhr die Hauptversammlung in der Aula des Gymnasiums. Der Vorsitzende, Hr. Prof. Rehbock aus Karlsruhe, eröffnete die Versammlung und begrüßte die anwesenden Vertreter der Staatsverwaltung und der Gemeinde, worauf diese dankend erwiderten.

Aus dem Jahresbericht über die Tätigkeit des Hauptvereins war zu entnehmen, daß dieser Verein jetzt 490 Mitglieder zählt. Im Anschluß an den Kassenbericht, nach dem eine Erhöhung des Mitgliederbeitrages erforderlich ist, wurde der Beitrag einstimmig auf 5,50 M. für das Jahr festgesetzt. Bei der Wahl des Vorstandes für das 42. Geschäftsjahr einigte man sich einstimmig auf die Hrn. Prof. Rehbock (1. Vorsitzender), Reg.-Bmstr. Prof. Nestle, Fabrikinsp. Dr. Ritzmann und Arch. Deines. Als Ort für die nächste Hauptversammlung wurde einstimmig Konstanz gewählt. — Als Vertreter für die Abgeordneten-Versammlung in Darmstadt am 27. und 28. August d. J. wurden gewählt die Hrn. Ob.-Brt. Prof. Dr. Baumeister, Fabrikinspektor Dr. Ritzmann und Eisenbahndir. Nettel, als Vertreter für den 10. Denkmalpflege-Tag in Trier am 23. und 24. Sept. die Hrn. Bauinsp. Döring und Geh. Hofrt. Prof. Dr. v. Oechelhäuser.

Hr. Arch. Meckel erstattete hierauf Bericht über den Antrag des Ministeriums der Justiz, des Kultus und des Unterrichts, „der Badische Architekten- und Ingenieur-Verein möge unter Gewährung eines Staatsbeitrages die heimatliche Kunst- und Bauweise fördern". Der Bericht ließ erkennen, daß besonders der oberrheinische Bezirk des Vereins vor-

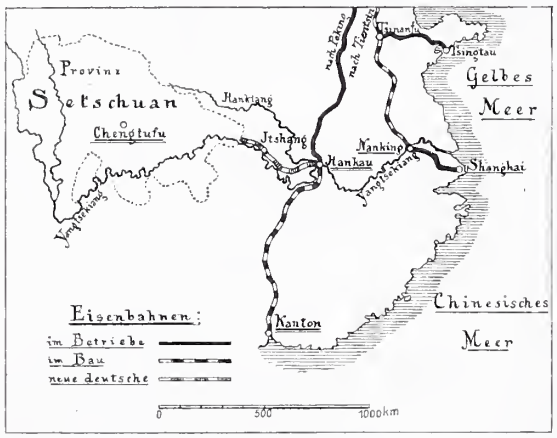
bildlich in der Förderung dieser Bestrebungen vorangegangen und ihm auch ein Staatsbeitrag von 500 M. gewährt worden sei. Insbesondere war es die Bauweise auf dem Lande, der der Bezirk sein reges Interesse hat angedeihen lassen. Die Versammlung einigte sich einstimmig dahin, sich mit der angeregten Förderung der heimatlichen Bauweise und Kunst grundsätzlich einverstanden zu erklären und um die Gewährung eines staatlichen Beitrages von 2000 M. jährlich zur Ausführung dieser Bestrebungen zu bitten. Der anwesende Regierungs-Vertreter, Hr. Ob.-Amtmann Steiner, wünscht bei diesem Punkte, daß auch jeder Bezirksverwaltungsbeamte Veranlassung nehmen solle, diesen Anregungen sein höchstes Interesse zuzuwenden. Gerade hier am Orte der diesjährigen Versammlung bleibe in dieser Beziehung noch viel zu wünschen übrig, und eine Veredelung im Geschmack der Bauweise, die Belebung eines künstlerisch-ästhetisehen Empfindens tue hier dringend not. Hr. Stadtbrt. Eisenlohr gab dem Wunsche Ausdruck, daß zur Vermeidung eines monoton und steif wirkenden Städtebildes man nicht unter allen Umständen ängstlich an der schablonenhaften geradlinigen Festlegung der Baufluchten festhalten solle.

Nach einem von der Stadt gegebenen kleinen Frühstück berichtete Hr. Fabr.-Insp. Dr. Ritzmann über den Stand der Techniker-Bewegung in Deutschland, insbesondere über die Tätigkeit der Vereinigung technischer Vereine in Karlsruhe, worauf Hr. Ing. Boulanger eine interessante Schilderung des Bahnbaues Daressalam-Mrogoro gab. Beide Vorträge wurden mit großem Beifall aufgenommen. Der geschäftliche Teil der Tagesordnung war damit erledigt, und die Teilnehmer der Versammlung fanden sich nun mit den Damen zu einer Besichtigung der Stadt und des Schlosses, der Parkanlagen und Kellereien des Grafen von Berckheim zusammen, worauf ein Festessen im Hotel „Pfälzer Hof" die schön verlaufene Versammlung beschloß. —

Vermischtes.

Die kleine Goldene Medaille der X. internationalen Kunstausstellung München wurde in der Abteilung für Baukunst als einzige Auszeichnung dieser Abteilung dem Hrn. Arch. Franz Brantzky in Cöln a. Rh. für seinen preisgekrönten, zur Ausführung bestimmten Entwurf zur architektonischen Ausbildung der Möhnetal-Sperre verliehen. —

Eine deutsche Eisenbahn im Inneren Chinas. Deutschem Unternehmungsgeiste ist es gelungen, sich die Ausführung einer neuen Eisenbahn in China zu sichern, und zwar einer solchen mitten im Herzen des Landes, die noch dazu



ihrer ganzen Lage und Ausdehnung wegen von der allergrößten Bedeutung ist. Es handelt sich um eine Eisenbahnstrecke (vergl. das beigefügte Kärtchen) von Hankau aus im Talgebiete der Flüsse Yangtsekiang und Han bis an die Grenze der Provinz Setschuan, von wo aus die Strecke späterhin bis zur Hauptstadt der Provinz, Chengtufu, fortgesetzt werden soll. Die neue Linie ist somit dazu berufen, die Provinz Setschuan an den Weltverkehr anzuschließen. Diese Provinz, die bedeutendste des ganzen chinesischen Reiches, ist etwas größer als Deutschland, hat dabei aber um 20 Millionen mehr Einwohner; sie ist also ungemein dicht bevölkert, sehr betriebsam und reich an Natur- und Bodenschätzen, die aber bis jetzt nicht gehoben werden konnten, weil es dem Lande am richtigen Verkehrsanschluß fehlte. Die Provinz besitzt zurzeit noch keine Eisenbahn; ihr einziger Weltverkehrsweg bestand bisher im Yangtse-Strom, der aber der Schiffahrt die allerschlimmsten Hindernisse entgegensetzt. Die Stromschnellen des Yangtse (namentlich bei Itshang) sind berüchtigt, und auch manch deutsches Schiff ist in seinen Untiefen zugrunde gegangen. Diese natürlichen Hindernisse zu umgehen, ist die Aufgabe der neuen Eisenbahnlinie. Es hat Mühe gekostet, sie gerade den Deutschen zu sichern; das Verdienst daran gebührt der Deutsch-Asiatischen Bank, die alle Hindernisse zu überwinden verstand. Am 13. und 14. Mai d. J. sind in Berlin die endgültigen Vereinbarungen mit England und Frankreich getroffen worden. Deutschland hat auf den Bau des nördlichen Teiles der Strecke Hankau—Kanton verzichtet, der ihm durch die chinesische Regierung bereits zugesprochen war, wogegen ihm diese Strecke nunmehr zugestanden worden ist, die noch wichtiger und zukunftsreicher ist. —

Franz Woas-Wiesbaden.

Wettbewerbe.

Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Bau einer Gemäldegalerie der Stadt Reichenberg ist eine Folge des großsinnigen Vermächtnisses des Groß-Industriellen Heinrich Baron von Liebieg, der seiner Vaterstadt seine gesamten Kunstsammlungen und reiche Barmittel zur Verwaltung und Vermehrung derselben vermachte. Das Gelände für die Errichtung des Neubaues liegt an der Heinrich Liebieg-Straße und bildet einen Teil des prächtig gelegenen Ausstellungsgeländes der letzten deutschnationalen Gewerbe-Ausstellung in Reichenberg. Es ist angenommen, daß der Bau die gesamte Gegend beherrscht. Die Umgegend ist und wird mit Einfamilienhäusern in zerstreuter Bauweise bebaut. Eine monumental gedachte Vorhalle ist zugleich als Gedächtnishalle für den Stifter der Gemäldesammlung auszubilden und soll außerdem zur Aufstellung von Werken der Bildhauerkunst geeignet sein. Ein Stil ist für das Gebäude nicht vorgeschrieben. Die Bausumme beträgt 250000 K. Die Stadtgemeinde behält sich vor, wegen Ausarbeitung des Ausführungs-Entwurfes und der Durchführung des Baues sich mit einem der preisgekrönten Bewerber ins Einvernehmen zu setzen. Bei dieser Gelegenheit wirft sich übrigens die Frage auf, ob es nicht möglich gewesen wäre, den Kunstbesitz der Stadt Reichenberg örtlich zu vereinigen, wenn auch nicht in einem Gebäude, so aber doch in einer Gebäudegruppe in Verbindung mit dem Nordböhmischen Gewerbe-Museum. Möglicherweise aber standen diesem Ziel testamentarische Bestimmungen entgegen. —

Der im Wettbewerb für eine neue kath. Pfarrkirche nebst Pfarr- und Gemeindehaus in Uerdingen a. Niederrhein (D. Bztg. No. 34) mit dem II. Preis ausgezeichnete Entwurf „Chorgruppen" des Arch. H. Rummel in Frankfurt a. M., wurde vom Vorstand des Kirchenbauvereins einstimmig zur Ausführung angenommen. —

Wettbewerb Stadttheater Riga. Verfasser des zum Ankauf für 150 Rbl. empfohlenen Entwurfes „Amphitheater" ist Hr. Arch. Emil Maul in Berlin. Zur Ausführung gelangt wahrscheinlich der mit dem II. Preis ausgezeichnete Entwurf des Arch. S. W. Beljajew in St. Petersburg (vergl. S. 336). —

Wettbewerb Altenheim Tenever-Bremen. Der mit dem I. Preis ausgezeichnete Entwurf der Hrn. Heyberger & Luley in Bremen gelangte unter der gemeinsamen Leitung der Verfasser zur Ausführung. —

Mißstände bei Wettbewerben. Beim Wettbewerb Volksschulgebäude Oels i. Schl., über dessen unklare Vorgeschichte Sie schon geschrieben haben, ist nunmehr die Entscheidung erfolgt. Ohne zu dieser Stellung zu nehmen, teile ich nur mit, daß die 190 eingereichten Arbeiten nicht, wie sonst üblich, für die Preisrichter ausgehängt wurden. Diese nahmen die Mappen einzeln vor und legten das ihnen ungeeignet Erscheinende wieder bei Seite. Daß bei derartigem Vorgehen, bei solcher Fülle der Einsendungen, ein Vergleichen und gerechtes Abwägen sehr schwer, wenn nicht unmöglich ist, dürfte jedem Einsichtigen klar sein.

Der ausschreibende Magistrat zu Oels hat sich verpflichtet, sämtliche zur Beurteilung angenommenen Arbeiten nach erfolgtem Ausspruch des Preisgerichtes 8 Tage auszustellen. Die Ausstellung besteht nun darin, daß von den preisgekrönten Arbeiten je die Perspektive und der Grundriß ausliegen. Die übrigen Arbeiten liegen in den Mappen wohlverpackt; ein Versuch, solche zu öffnen, wurde von dem Diener als unzulässig untersagt. Auf Beschwerde beim Bürgermeister antwortete dieser: Die Arbeiten würden durch eine Besichtigung sehr durcheinander kommen, er könne aus diesem Grunde die Besichtigung der nicht ausgelegten Arbeiten nicht gestatten. Er erlaubte aber, den eigenen Entwurf gleich mitzunehmen und gab den Trost, man bekomme ja auch die eingezahlten 1,50 Mk. wieder!

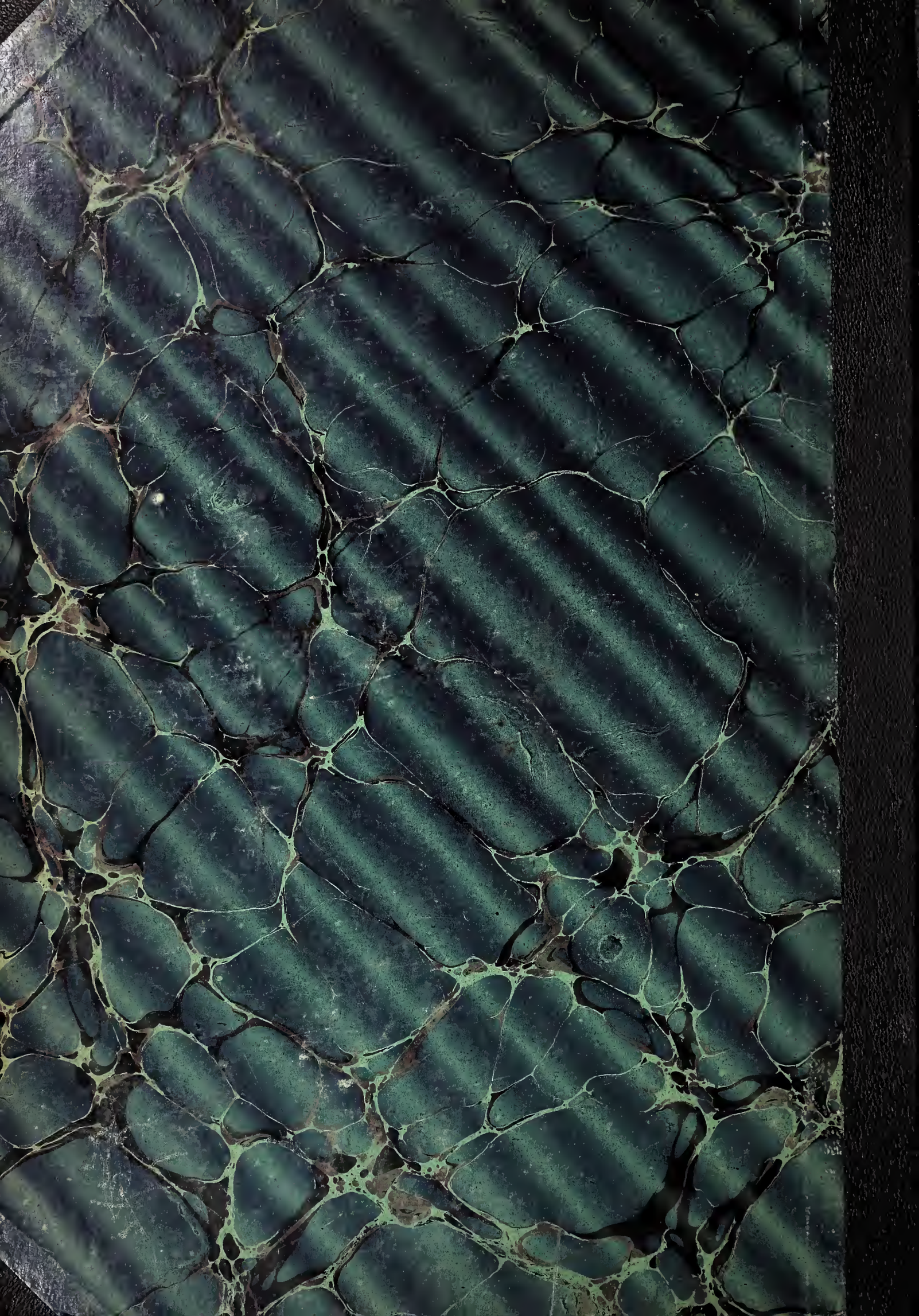
Solches Vorgehen muß gerügt werden und wäre ich für Veröffentlichung der Darstellung, für die ich die volle Verantwortung übernehme, sehr zum Dank verpflichtet." —

B. in B.

Inhalt: Die neue katholische Pfarr-Kirche für Spandau. — Von der 50. Hauptversammlung des „Vereins Deutscher Ingenieure" in Wiesbaden. (Schluß.) — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Bildbeilage: Die neue katholische Pfarr-Kirche für Spandau.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

Schluß des I. Halbbandes 1909.

GETTY CENTER LIBRARY